SKRZYDLATA POLSKA

NR 2 (705) ● 10. I. 1965 r. ● ROK XXI/XXXV ● CENA 2 ZŁ

Foto: J. Szymański

SKRZYDLATA POLSKA

ROZMAWIA

z MINISTREM KOMUNIKACJI mgr. inż. PIOTREM LEWIŃSKIM

REDAKCJA „Skrzydlatej Polski" zwróciła się do ministra Komunikacji, mgr. inż. Piotra Lewińskiego, z prośbą o udzielenie wywiadu. Poniżej zamieszczamy pytania i odpowiedzi.

— Panie Ministrze! Co nowego przyniesie rok bieżący w lotnictwie cywilnym?

— Przede wszystkim dalszy rozwój działalności PLL „Lot", znajdujący konkretny wyraz w planie. „Lot" ma przewieźć około 300 tys. pasażerów, w tym 180,5 tys. osób na liniach krajowych i 119 tys. na liniach zagranicznych.

W lipcu zostanie otwarte połączenie z Warszawy do Helsinek i — jeżeli dadzą pozytywny wynik rozmowy przygotowawcze — Algierii. Wprowadzimy też niewielkie zmiany w układzie połączeń zagranicznych. Zapewnimy dwa połączenia Warszawy z Rzymem: jedno czynne obecnie przez Wiedeń i drugie — przez Zagrzeb. Na linię Warszawa — Sofia, obsługiwaną teraz przez Il-14, skierujemy samoloty Il-18, kursujące dwa razy w tygodniu. Czas podróży nad bułgarskie wybrzeże będzie znacznie skrócony. Ponadto zwiększy się częstotliwość lotów na innych szlakach komunikacji międzynarodowej.

Istotne znaczenie ma poprawa wyposażenia lotnisk: Okęcie otrzyma dalsze nowoczesne środki zabezpieczenia ruchu i Poznań — urządzenia radarowe dla zapasowego lotniska ruchu międzynarodowego. W połowie 1965 roku spodziewamy się uruchomić nowy korytarz w kierunku na Sztokholm przez Zatokę Gdańską.

I wreszcie podejmiemy wysiłki w celu usprawnienia obsługi podróżnych i pracy reklamowo - informacyjnej we wszystkich punktach, z którymi utrzymujemy połączenia lotnicze.

— Na jednym z ostatnich posiedzeń Sejmowej Komisji Komunikacji i Łączności mówiono między innymi o konieczności unowocześnienia sprzętu polskiej komunikacji lotniczej. Jakie są perspektywy realizacji postulatów?

— Mamy w planie zakup samolotów przeznaczonych głównie do obsługi linii krajowych. Ich otrzymanie umożliwiłoby wycofanie z niektórych tras Li-2, skrócenie czasu podróży i poprawę warunków lotu. W następnej pięciolatce tabor uzupełnią samoloty odrzutowe średniego zasięgu.

— Co chciałby Pan Minister przekazać Czytelnikom „Skrzydlatej Polski" z okazji Nowego Roku?

— Wszystkiego, czego oczekuje od swojego ulubionego pisma każdy czytelnik. Konkretniej — ciekawych, interesujących, pożytecznych informacji i artykułów, które omawiałyby bardzo złożoną problematykę pracy naszego lotnictwa cywilnego i obrazowałyby aktualny oraz przewidywany rozwój tego najnowocześniejszego rodzaju transportu. Zespół redakcyjny i współpracownicy pisma na ogół spełniają większość tych postulatów i dlatego jestem wiernym czytelnikiem „Skrzydlatej".

Korzystając z udzielonego mi głosu na łamach tygodnika, pragnę wszystkim pracownikom lotnictwa komunikacyjnego, gospodarczego, sanitarnego i sportowego, personelowi latającemu i naziemnemu, wszystkim działaczom społecznym i entuzjastom polskich skrzydeł przekazać serdeczne życzenia dalszych sukcesów w pracy zawodowej i wiele pomyślności w 1965 roku.

Z AEROKLUBU PRL

LOTY WYSOKOŚCIOWE NAD TATRAMI

W czasie lotów na fali halniakowej nad Tatrami w dniu 15 grudnia 1964 r. czterech pilotów szybowcowych uzyskało bardzo dobre rezultaty. Leszek Szutowski z Aeroklubu Bydgoskiego osiągnął wysokość 7 100 metrów, zdobywając warunek wysokościowy do złotej odznaki i diament. Bolesław Zoń — Aeroklub Częstochowski — wysokość 6 600 m (diament) oraz Stanisław Jaworski z Aeroklubu Krakowskiego, wysokość 7 000 m (warunek do złotej odznaki szybowcowej i diament).

Wykonujący lot treningowy pilot Aeroklubu Tatrzańskiego w Nowym Targu, posiadacz złotej odznaki z trzema diamentami — Wojciech Mozdyniewicz uzyskał wysokość 8 500 metrów.

Szybownicy wyczepiali się na wysokości ok. 1 600 m.

POKAZY RAKIET SZCZECIŃSKICH MODELARZY

Na lotnisku Aeroklubu Szczecińskiego w Dąbiu odbyły się w dniu 13 grudnia 1964 roku pokazy rakiet modelarskich. W pokazach wzięło udział 35 modelarzy i zgromadziły one na lotnisku około 1 000 widzów.

Pokaz ten modelarze Aeroklubu Szczecińskiego traktowali jako jeden z etapów przygotowań do zawodów rakiet, jakie odbędą się w styczniu 1965 roku.

SPOTKANIA W RUDYM KOCIE

Aeroklub Gdański wspólnie z kierownictwem klubu młodzieżowego „Rudy Kot" w Gdańsku organizuje co miesiąc spotkania z działaczami, pilotami i seniorami polskiego lotnictwa. W spotkaniach tych uczestniczyli już m. in. Pelagia Majewska, red. Tadeusz Malinowski, prezes Aeroklubu Gdańskiego, prof. Zygmunt Franaszczuk i inni.

W klubie demonstrowane były również filmy lotnicze realizowane przez Wydział Filmu APRL.

BIESZCZADZKA „FALA"?

Aeroklubu Rzeszowski i Podkarpacki w październiku 1964 roku przeprowadziły badania nad falą „bieszczadzką", występującą w okolicy b. szkoły szybowcowej w Ustianowej. Fala ta pojawia się przy silnych wiatrach południowych i jak dotychczas pozwoliła kilku szybownikom na osiągnięcie wysokości ok. 3 500 — 4 000 m. W kwietniu przewidywana jest ponowna „wyprawa" w celu dokładnego zbadania występujących tu możliwości uzyskiwania diamentowych przewyższeń.

WIECZÓR KLUBOWY W KAZIMIERZY WIELKIEJ

W końcu listopada ub. r., w Powiatowym Domu Kultury w Kazimierzy Wielkiej, w cyklu spotkań z czołowymi sportowcami wziął udział wiceprezes Aeroklubu Kieleckiego, b. mistrz świata w szybownictwie Adam Witek. Przy czarnej kawie dzielił się on wspomnieniami ze swojej bogatej karjery sportowej.

W SKRÓCIE

PIĘCIOKROTNY mistrz Polski w akrobacji samolotowej Stanisław Kasperek oraz piloci Aeroklubu Lubelskiego: Tadeusz Kern i Zygmunt Skrzypek spotkali się z młodzieżą technikum chemicznego w Lublinie. Na zakończenie spotkania szef propagandy AL — Czesław Gawryl i dyrektor technikum Wiktor Rakowski wręczyli 35 uczniom legitymacje członkowskie koła lotniczego.

*

LOTNICZE Zakłady Remontowe wykonały do 12 grudnia ub. r. plan produkcji towarowej i globalnej za 1964 rok. Produkcja zakładu przyniosła jeszcze dodatkowo do końca ub. r. około 5 milionów złotych. Trzeba zaznaczyć, że same zobowiązania produkcyjne z okazji 1 maja, IV Zjazdu PZPR i 20-lecia PRL przyniosły 1 663 tys. złotych ponadplanowej produkcji.

*

W WYNIKU podpisania protokółu między rządem PRL i rządem Ludowej Republiki Bułgarii o wzajemnych dostawach towarów w 1965 roku Polska dostarczy Bułgarii m. in. samoloty dla rolnictwa.

*

BYDGOSKIE Lotnicze Pogotowie Ratunkowe posiada 7 samolotów sanitarnych własnych oraz 2 będące w dyspozycji Warszawy. Do dyspozycji pogotowia bydgoskiego wejdzie jeszcze nowy samolot - dwusilnikowy „Super—Aero".

*

AEROKLUB BYDGOSKI zdobył jesienią ub .r. własny lokal w nowo zbudowanym obiekcie. Swoje dotychczasowe pomieszczenia przy ul. Pomorskiej .1a przeznaczył na ośrodek propagandowo - szkoleniowy. Klub „Pod Cumulusem", tak żartobliwie nazywany, zostanie otwarty w pierwszych dniach stycznia, po generalnym remoncie. Będzie się tutaj prowadzić szkolenie teoretyczne kandydatów na pilotów i skoczków, organizować spotkania weteranów lotnictwa, pokazy filmowe, wystawy odczyty.

*

W WYSOKOGÓRSKIM schronisku na Turbaczu w Gorcach szkoli się 40 adeptów Górskiego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego. Program kursu obejmuje m. in. współdziałanie ze służbą lotniczego pogotowia ratunkowego, które włączyło się do akcji niesienia pomocy ludziom zagrożonym w górach. Ostatnio na szczycie Turbacza wylądowali doświadczeni piloci stacji lotnictwa sanitarnego z Krakowa — Tadeusz Augustyniak i Alojzy Wiejak. Poinformowali oni przyszłych ratowników GOPR-u m. in. o metodach określania możliwości lądowania samolotów i śmigłowców w najtrudniejszych warunkach terenowych i o innych sprawach, związanych ze współdziałaniem pogotowia górskiego i lotniczego.

*

SEKCJA modelarstwa Aeroklubu Włocławskiego otrzymała lokal po Składnicy Harcerskiej. Urządzona tu zostanie modelarnia, przy której istnieć także będzie kawiarenka „Ruchu". Otwarcie modelarni i klubu, po wyremontowaniu, ma nastąpić 20 stycznia, w 20-tą rocznicę wyzwolenia Włocławka.

*

W DOMU Kultury Dzieci i Młodzieży w Parczewie ożywioną działalność przejawiają m. in. dwa zespoły modelarskie, do których należy 32 uczniów. Zajęcia odbywają się trzy razy tygodniowo. Dużym sukcesem modelarzy było m. in. zorganizowanie pierwszych w historii tego miasta zawodów modeli latających. W wyniku współpracy z LOK-iem w Parczewie modelarze otrzymali dotację na zakup silników modelarskich i innych materiałów. Od roku 1960, tj. od założenia modelarni, funkcje jej instruktora pełni Zbigniew Ziółkowski.

*

OD STYCZNIA br. wejdzie w życie zarządzenie porządkowe wprowadzające zakaz hodowli gołębi w promieniu 5 km od lotnisk warszawskich na Okęciu i w Babicach. Strefa ochronna dla lotniska na Okęciu obejmuje część obszaru Ochoty i częściowo Mokotowa, dla Babic — część Woli i Żoliborza. Jeśli ktoś nie dostosuje się do treści zarządzenia, może zapłacić karę do 1 500 zł. Zakaz hodowli gołębi wydany został wskutek zagrożenia przez gołębie startów i lądowań pasażerskich samolotów odrzutowych.

SZYBOWNICY AKCEPTUJĄ LIGI

W dniu 18 grudnia ub. r. odbyło się w Warszawie zebranie przewodniczących najaktywniejszych sekcji szybowcowych aeroklubów regionalnych. Głównym tematem narady była sprawa lig szybowcowych. Inicjatywa „Skrzydlatej" spotkała się z pełnym poparciem pilotów. Zebrani akceptowali system trzech lig szybowcowych w następującym układzie: I liga — Szybowcowe Mistrzostwa Polski — uczestnicy to kadra (15 osób), czołówka memoriału (10) i najlepsi z II I gi (10). Oczywiście Leszno i „Fcki". II liga — zawody ogólnopolskie w Lisich Kątach na „Muchach Standard" — uczestnicy to 30 spadkowiczów z I ligi, 10 z memoriału i zwycięzcy III ligi. Na III ligę składałyby się zawody klubowe, regionalne oraz Jeżowskie o puchar „Skrzydlatej" i mistrzostwa juniorów na Żarze. Oczywiście, by zawody klubowe były zaliczone jako III liga, muszą one spełniać ogólnie przyjęte warunki — minimum 3 konkurencje, minimum 10 zawodników i do zaliczenia konkurencji wymagane jest, by 2 piloci przelecieli minimum 100 km odległości punktowanej.

Zebranie przewodniczących sekcji szybowcowych miało charakter informacyjny-opiniodawczy, ale wydaje się wielce prawdopodobne, że Komisja Szybowcowa APRL zaakceptuje te propozycje. (p)

CO SŁYCHAĆ W LOCIE?

Z inicjatywy Koła Lotniczego przy Wydziale Mechanicznym, Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej odbyło się w końcu grudnia ubiegłego roku spotkanie studentów z Dyrektorem PLL LOT, inż. Janem Zwierzyńskim. W spotkaniu tym wzięli również udział: dziekan prof. Jan Oderfeld, prodziekan prof. Kazimierz Gębicki i prof. Rościsław Aleksandrowicz. W czasie spotkania członkowie Koła Lotniczego wyrazili chęć poznania pracy PLL LOT. Mamy nadzieję, że taka współpraca przyniesie obustronne korzyści.

*

Żeby odpoczywać w lecie, trzeba oczywiście myśleć i przygotowywać się do tego w okresie zimy. W myśl tej zasady wybudowano nowy pawilon i wyremontowano już trzy budynki w Ośrodku Wczasowym PLL LOT w Międzywodziu. Prowadzenie dalszych prac i uruchomienie Ośrodka na okres letni stoi jednak z braku funduszów pod znakiem zapytania. Wydaje nam się, że Ministerstwo Komunikacji nie dopuści do tego, żeby zmarnowały się dotychczas zainwestowane pieniądze i pomoże LOT-owi w realizacji dalszych prac.

*

W grudniu ubiegłego roku przy PLL LOT powstał Klub Oficerów Rezerwy, który skupia ponad 100 członków. Prezesem Zarządu Klubu został inż. Benedykt Węgier, wiceprezesami — Czesław Malinowski i Jan Migała, sekretarzem Kazimierz Bocoń, a skarbnikiem Juliusz Wiśniakowski.

*

W sali Filharmonii Narodowej 800 dzieci pracowników LOT-u, grupa zaproszonych dzieci ze Szkoły 229 oraz rodzice wesoło spędzili czas na imprezie „Z Mikołajem w Nowy Rok — świątecznie i wesoło".

Organizator tradycyjnej imprezy gwiazdkowej — Rada Zakładowa PLL LOT — obdarowała młodych widzów paczkami ze słodyczami.

*

Niestety, chochlik drukarski ma to do siebie, że płata figle w miejscach i czasie najmniej spodziewanym. Spłatał figla autorowi, który podał w „Skrzydlatej Polsce", że Polskie Linie Lotnicze LOT powstały 7.VII.1929 r., zamiast 1.I.1929 r.

(KOB)

Transport i komunikacja

✱ **W zakładach** „Krasnoje Sormowo (ZSRR), specjalizujących się w produkcji tzw. wodolotów i poduszkowców, zbudowano prototyp nowego rodzaju poduszkowca pasażerskiego. Jest on przewidziany do obsługi lokalnych linii komunikacyjnych długości nie większej niż 400 km. Statek liczy ponad 26 metrów długości i 10 metrów szerokości. Kabina mieści 50 pasażerów. Grubość „poduszki" powietrznej, na której unosi się statek, wynosi od pół metra do 30 cm. Napęd — turbina gazowa o mocy 1 800 KM, poruszająca wentylator wytwarzający poduszkę powietrzną i dwa śmigła napędowe. Prędkość pojazdu — 140 km/h. Zmiana kierunku — za pomocą sterów.

Militaria

✱ **Ponad** 800 rakiet międzykontynentalnych, ponad 300 rakiet „Polaris", kilkaset bombowców o zasięgu międzykontynentalnym oddały USA do dyspozycji NATO — oświadczył minister obrony USA R. McNamara w swym przemówieniu w czasie obrad sesji Rady NATO w Paryżu. McNamara położył akcent na to, że 40 procent amerykańskiego potencjału nuklearnego oddane zostało na usługi sektora europejskiego i atlantyckiego, gdzie broń ta jest zmagazynowana. Ogólna siła niszczycielska broni nuklearnych zmagazynowanych obecnie na terenie samych tylko Niemiec zachodnich jest 5 tysięcy razy większa od tej jaką przedstawiała bomba rzucona na Hiroszimę.

✱

✱ **Premier** brytyjski Wilson ujawnił treść propozycji, przedłożonych przez niego prezydentowi USA Johnsonowi w sprawie organizacji tzw. Atlantyckich Sił Nuklearnych. Według Wilsona, projektowane siły obejmowałyby: brytyjskie bombowce zdolne do przenoszenia bomb nuklearnych, brytyjskie i amerykańskie okręty podwodne wyposażone w rakiety „Polaris", mieszaną jednostkę w której mogłyby uczestniczyć państwa nie posiadające własnej broni atomowej. Zgodnie z tym planem, W. Brytania zatrzymałaby w swej dyspozycji bombowce, które potrzebne są, aby zapewnić bezpieczeństwo obszarom nie objętym paktem NATO. Wilson podkreślił, że ani NRF, ani żadne z innych państw, które nie posiadają broni atomowej, nie będą mogły sprawować kontroli nad ASN.

✱

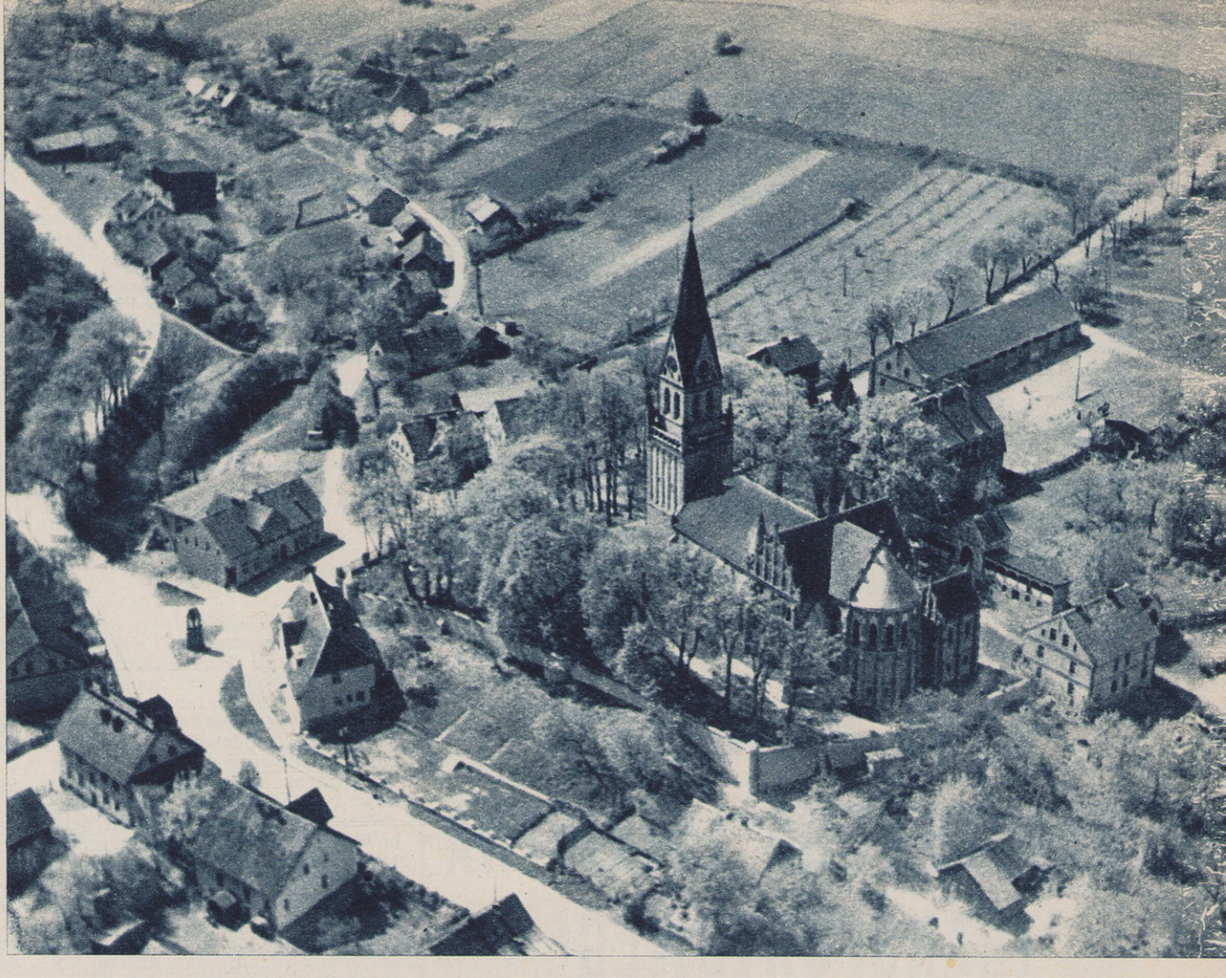
✱ **Według** źródeł angielskich, w działaniach wojennych w W. Brytanii poległo podczas ostatniej wojny 1973 lotników polskich.

✱

✱ **Amerykański** bombowiec naddźwiękowy B-58 „Hustler" z bombą jądrową na pokładzie zapalił się podczas kołowania na lotnisku w Bunker Hill (stan Indiana). Trzej lotnicy doznali obrażeń. Dowództwo bazy oznajmiło, że niebezpieczeństwo eksplozji jądrowej nie istnieje oraz, że substancje promieniotwórcze nie skaziły okolicy. Jednakże personel lotniska ewakuowano, zostawiając tylko tych, którzy walczyli z pożarem.

✱

✱ **Do wspólnej** konstrukcji pionowo startującego i ladującego samolotu odrzutowego przystąpią niedługo USA i NRF, na mocy zawartego ostatnio porozumienia przez bońskiego ministra obrony von Hassela z amerykańskim sekretarzem obrony McNamara.



POLSKA Z LOTU PTAKA

W związku z zamieszczonym powyżej zdjęciem zwracamy się do naszych miłych Czytelników z następującą propozycją: spróbujcie przedzierzgnąć się w skórę pilota lub obserwatora jednego z samolotów biorących udział w Rajdzie Dziennikarzy i Pilotów i... rozpoznać miejscowość uwidocznioną na fotografii. Jedna jedyna z naszej strony wskazówka: miejscowość znajduje się na Ziemiach Zachodnich. A więc — kto pierwszy? Na zwycięzcę czeka książka.

Foto: A. Ziemiński

ROZMAWIAMY

z kierownikiem Działu Przewozów Polskich Linii Lotniczych „LOT" dr MARKIEM ŻYLICZEM

Panie Doktorze, w grudniu ubiegłego roku odbyła się obrona Pańskiej pracy doktorskiej na Wydziale Prawa Uniwersytetu Warszawskiego.

Tak, była to praca na temat „Położenie prawne statku powietrznego w żegludze międzynarodowej" — studium z zakresu prawa międzynarodowego. Głównym problemem jest tu przynależność państwowa statków powietrznych, jej konsekwencje dotyczące praw, obowiązków i odpowiedzialności „państwa flagi", a także jurysdykcji tego państwa.

Jakie znaczenie mają te zagadnienia w lotnictwie komunikacyjnym?

Dla umożliwienia eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych, państwa przyznają na zasadach wzajemności przedsiębiorstwom lotniczym określone prawa, tzw. wolności lotnicze i związane z nimi przywileje. Przy przyznawaniu tych praw przynależność państwowa statków powietrznych jest brana pod uwagę na równi z przynależnością państwową samych przedsiębiorstw. Obowiązujące obecnie w tej dziedzinie zasady i praktyki wymagają rewizji na tle nowych tendencji internacjonalizacji transportu lotniczego, rozwoju eksploatacji zamiennej statków powietrznych (używanie samolotu na przemian przez przedsiębiorstwa różnych państw), wspólnej eksploatacji linii oraz wspólnych przedsiębiorstw. Chodzi po prostu o usunięcie hamulców jakie stwarza obecny stan prawny w tej dziedzinie.

Na tle tego co Pan powiedział nasuwa się pytanie, czy są podejmowane próby usunięcia istniejących przeszkód?

Zagadnienia te badane są przez różne organizacje międzynarodowe, między innymi przez ICAO oraz IATA, jak również w przedsiębiorstwach lotniczych krajów socjalistycznych. Są to problemy jednak bardzo skomplikowane i niełatwo je wobec tego rozwiązać. Uważam, a w omawianej pracy uzasadniam, że najskuteczniejszym rozwiązaniem byłoby ustanowienie międzynarodowej rejestracji samolotów używanych wspólnie przez przedsiębiorstwa różnych krajów, albo dopuszczenie wielokrotnej rejestracji samolotów z tym, że ich przynależność zmieniałaby się z chwilą przechodzenia z rąk jednego do rąk drugiego użytkownika.

Jest Pan pracownikiem PLL „LOT" — czy Pańskie badania mogą znaleźć zastosowanie w praktyce?

Kierowany przeze mnie dział zajmuje się między innymi programowaniem przewozów i realizacją projektów nowych linii, a z tym wiąże się ściśle zabezpieczenie eksploatacji linii od strony prawno-międzynarodowej. Realizacja nowych form współpracy, o których mówiliśmy, pozwoliłaby na znaczne rozszerzenie naszych programów, lepsze wykorzystanie sprzętu, a co za tym idzie, osiągnięcie lepszych wyników ekonomicznych.

Czy zamierza Pan kontynuować pracę naukową w dziedzinie prawa lotniczego?

Owszem, będę prowadzić studia nad całokształtem ekonomiczno-prawnych zagadnień eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych.

Wobec tego życzymy powodzenia i możliwości realizacji Pańskich projektów w praktyce.

Rozmawiał: **Janusz Kobiela**

Milionerzy w chwilę po otrzymaniu z rąk Głównego Inspektora Lotnictwa tradycyjnych statuetek Ikara. Od lewej: mjr J. Cymbalista, kpt. Stefan Wojcieszek, kpt. Mieczysław Dziki. Foto: J. Tobolski

NOWI MILIONERZY WOJSKOWEGO LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO

ELŻBIETA POGORZELSKA

BEZCENNĄ wartość w dwudziestoletnim dorobku lotnictwa stanowią rosnące z każdym rokiem kwalifikacje ludzi pracujących w powietrzu. Liczbowymi wykładnikami ich doświadczeń są wylatane godziny i kilometry. Nie jest już dzisiaj postacią zjawiskową pilot, mechanik lub radiotelegrafista, który w ludowym lotnictwie wylatał parę tysięcy godzin. Nie brak także tych, którzy dla określenia ilości przelecianych kilometrów potrzebują aż siedmiu cyfr!

Do niedawna mieliśmy w wojskach lotniczych pięciu powietrznych milionerów. Ostatnio do tej liczby doszło jeszcze trzech. Traf chciał, że są kolegami, a nierzadko latają w jednej załodze. Oto oni:

Mjr. JÓZEF CYMBALISTA, pilot pierwszej klasy. Ma za sobą 20 lat służby w wojsku. Ukończył szkołę dęblińską, po czym służył w pułku bombowym. Od kilkunastu lat lata na samolotach komunikacyjnych. Wylatał — bez wypadku — 3680 godzin. Zasłużony instruktor odznaczony dwukrotnie Krzyżem Zasługi: złotym i srebrnym.

Kpt. STEFAN WOJCIESZEK, radiotelegrafista pierwszej klasy. Absolwent pierwszego po wyzwoleniu kursu radiotelegrafistów zorganizowanego w OSL w Dęblinie. Służy w wojsku 19 lat, spędził w powietrzu 3720 godzin. W latach 1954-5 pracował w Międzynarodowej Komisji Nadzoru i Kontroli w Wietnamie. Posiada bułgarski Order Cywilnej Zasługi. Swoje wysokie kwalifikacje wykorzystuje w kierunku szkolenia młodych radiotelegrafistów.

Kpt. MIECZYSŁAW DZIKI, radiotelegrafista pierwszej klasy. Po odbyciu służby czynnej w wojskach lądowych poszedł za głosem zainteresowań i zdobył w OSL podstawowe przygotowanie do zawodu. Radiotechnika jest jego osobistą pasją, poświęca jej wiele czasu poza służbą. Jest najmłodszy w grupie nowych milionerów. Swoje obecne wysokie kwalifikacje zdobywał pod okiem kpt. Wojcieszka. Milion kilometrów wylatał w czasie o wiele krótszym niż pozostali jubilaci. Ten pozornie drobny szczegół ma swoją optymistyczną wymowę. Znaczy to, że latał szybciej, a więc na nowocześniejszym sprzęcie niż jego — niewiele przecież starsi — koledzy.

Nowo kreowanych milionerów podejmował lampką wina Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. pil. Jan Raczkowski. Pogratulował jubilatom ich dorobku, poważnego jeśli wziąć pod uwagę, że złożyło się nań kilkanaście lat nieprzerwanej pracy. Następnie milionerzy, podobnie jak wszyscy poprzedni, zostali obdarowani pamiątkowymi statuetkami Ikara. Fundowanie wojskowym milionerom przez Głównego Inspektora statuetek Ikara przybrało już charakter nowej, miłej tradycji. Obdarowani wyrazili zadowolenie z tej formy wyróżniania ich z okazji jubileuszu. Nawiązując do „Ikarów", gen. Raczkowski mówił na spotkaniu o zwyczajach i tradycjach lotniczych. Wiele z nich — wartościowych i pięknych — zasługuje na to, by je kultywować i chronić przed zapomnieniem.

OFENSYWA WOLNOŚCI

NA POCZĄTKU stycznia 1945 r. linia frontu ciągnęła się od północy poprzez dolny Niemen do Biebrzy i Narwi i już od Jabłonny szła wzdłuż Wisły, następnie przebiegała koło Krosna i dalej na południe przecinała Karpaty, Czechosłowację i Węgry dochodząc aż w okolice Belgradu w Jugosławii.

Na froncie między Bałtykiem a Karpatami, wynoszącym około 1 200 km, Niemcy hitlerowskie wystawiły około 150 dywizji, mających zadanie osłony ówczesnych Prus Wschodnich i wcielonych do Rzeszy ziem wraz z Górnośląskim Okręgiem Przemysłowym.

Poważną część swoich sił nieprzyjaciel skoncentrował na południe od Karpat z zadaniem osłony zachodniej Czechosłowacji i Austrii. Ponadto broniły uporczywie swoich pozycji odcięte od sił głównych okrążane zgrupowania niemieckie, jedno w Kurlandii na Łotwie i drugie w kotle budapeszteńskim na Węgrzech.

Nadal jeszcze wojska niemieckie wiązały poważne siły aliantów we Włoszech i przejawiały dużą aktywność w Ardenach, gdzie od 16 grudnia 1944 r. rozpoczęły ofensywę przeciwko armiom anglo-amerykańskim.

W pierwszych dniach wojska hitlerowskie przełamały front anglo-amerykański na przestrzeni 40 km i szybko przesuwały się w kierunku Brukseli .Sytuacja stała się na tyle groźna, że ówczesny premier Wielkiej Brytanii Winston Churchill zwrócił się do Naczelnego Dowództwa Armii Radzieckiej z prośbą o przyspieszenie zamierzonej ofensywy zimowej. Uwzględniając tę prośbę, dowództwo radzieckie przesunęło termin rozpoczęcia ofensywy z 20 na 12 stycznia 1945 r.

Zgodnie z wcześniej opracowanym planem ofensywy zimowej, na froncie między Bałtykiem a Karpatami miało przejść do działań 5 frontów radzieckich.

Mjr mgr IZYDOR KOLIŃSKI

DO udziału w operacji warszawskiej w styczniu 1945 r. Dowódca Lotnictwa WP gen. Teodor Połynin był w stanie wydzielić tylko te jednostki, które znajdowały się na froncie, a mianowicie 4 mieszaną dywizję lotniczą w składzie trzech pułków: 1 pułk lotnictwa myśliwskiego „Warszawa", 2 pułk nocnych bombowców „Kraków" i 3 pułk lotnictwa szturmowego. Ponadto do zabezpieczenia działań frontu wyznaczył 12 samodzielny pułk lotnictwa sanitarnego, 13 pułk lotnictwa transportowego, 17 pułk lotnictwa łącznikowego, 4 i 5 eskadrę łącznikową oraz znajdującą się w dyspozycji 1 armii WP — 103 samodzielną eskadrę łącznikową.

Jednostki prowadziły działania w rejonie Warszawy już w poprzednich miesiącach, z tym, że nie wszystkie. Jedynie tylko pułk 4 mieszanej dywizji lotniczej walczył tu najdłużej, bowiem od 23 sierpnia 1944 roku.

W styczniu 1945 r. w pułkach bojowych 4 MDL znajdowało się 128 samolotów, z tego 51 myśliwskich, 34 szturmowych i 43 nocnych bombowców. Natomiast w jednostkach przeznaczonych do wykonywania zadań pomocniczych posiadano następujące ilości samolotów: w 12 pułku lotnictwa sanitarnego — 24 samoloty Po-2 i siedem innych; w 13 pułku lotnictwa transportowego — 24 samoloty Po-2, a w 17 pułku lotnictwa łącznikowego — 30 samolotów Po-2. Ponadto w armijnych eskadrach łącznikowych było: w 3 samodzielnej eskadrze łącznikowej — 9 samolotów Po-2; w 4 samodzielnej eskadrze łącznikowej — 10 samolotów Po-2; w 5 samodzielnej eskadrze łącznikowej — 10 samolotów Po-2 i w 103 samodzielnej eskadrze łącznikowej — 12 samolotów Po-2.

W WALCE O WARSZAWĘ

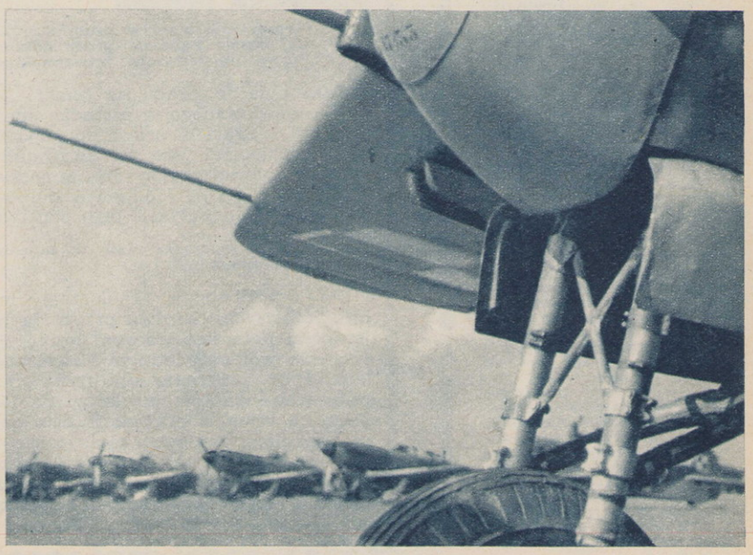
W dniu rozpoczęcia ofensywy zimowej dowódca 4 mieszanej dywizji lotniczej płk Aleksander Romeyko zawiadomiony został, że 4 dywizja czasowo została podporządkowana dowódcy 47 armii. Pozostałe zaś jednostki lotnictwa polskiego: 12 pułk lotnictwa sanitarnego, 13 pułk lotnictwa transportowego i 17 pułk lotnictwa łącznikowego miały wykonywać zadania w zależności od ich przeznaczenia i potrzeb Naczelnego Dowództwa WP. Jednostki zaś tyłowe miały zaopatrywać pułki bojowe pod względem materiałowo-technicznym i przygotowywać dla nich lotniska w zależności od potrzeby przesuwania się za linią frontu.

Przydzielenie Polskiej Dywizji Lotniczej dowódcy 47 armii podyktowane było sytuacją operacyjną w rejonie Warszawy. Armia ta bowiem wykonując manewr oskrzydlający na północ od miasta stwarzała jednocześnie sprzyjające warunki do opanowania Stolicy przez wojska polskie.

W ten sposób dywizja lotnicza wspierając działania 47 armii przyczynić się miała jednocześnie do powodzenia 1 armii WP.

Na korzyść 47 Armii, oprócz 4 MDL, miały wykonywać zadania

Szturmowy Il-2 na lotnisku polowym.



Wojska 3 i 2 Frontu Białoruskiego otrzymały zadanie okrążenia i zlikwidowania hitlerowskich oddziałów z Grupy Armii „Centrum" w Prusach Wschodnich. Działając na lewo od nich Fronty 1 Białoruski oraz 1 i 4 Ukraiński miały rozciąć zgrupowanie wojsk hitlerowskich w Polsce i wyjść na Odrę. Główne zadanie strategiczne w tej operacji miały wykonać znad środkowej Wisły, 1 Front Białoruski i 1 Ukraiński.

Dowództwo hitlerowskie zdawało sobie sprawę z ważności terytorium Polski dla osłony Niemiec. Stąd też już na parę miesięcy przed ofensywą zimową umacniało i rozbudowywało swój system obronny.

Ogólna głębokość obrony hitlerowskiej sięgała 500—600 km. Na kierunku warszawsko-poznańskim, gdzie działać miał 1 Front Białoruski i wchodzące w jego skład oddziały 1 armii WP oraz polskie jednostki lotnicze, Niemcy posiadali cztery korpusy wojsk lądowych i około 650 samolotów bazujących na lotniskach: Modlin, Grójec, Sochaczew, Płock, Kutno, Lublin, Łódź, Tomaszów, Radom, Stawiszyn, Piastów, Kamień, Toruń, Bydgoszcz, Poznań i Środa.

★

Nadszedł pamiętny dzień 12 stycznia 1945 r. Tego dnia potężny grzmot setek dział artyleryjskich i silny atak wojsk 1 Frontu Ukraińskiego, dowodzonych przez marszałka Koniewa, z przyczółka Sandomierskiego zapoczątkował ofensywę zimową Armii Radzieckiej. Dla ludności polskiej pozostałych okupowanych ziem na zachód od Wisły wybiła godzina wolności.

W następnym dniu uderzył na Królewiec 3 Front Białoruski generała armii Czerniachowskiego. 14 stycznia znad Narwi w kierunku Elbląga ruszyły wojska 2 Frontu Białoruskiego marszałka Konstantego Rokossowskiego. Tego samego dnia przeszły również do działań zaczepnych wojska 1 Frontu Białoruskiego marszałka Żukowa.

15 stycznia w kierunku Bielska ruszyły wojska 4 Frontu Ukraińskiego, dowodzone przez generała armii Pietrowa. Przygotowując plan operacji, Dowództwo 1 Frontu Białoruskiego postanowiło wykonać dwa silne uderzenia z przyczółka magnuszewskiego i puławskiego oraz uderzenie pomocnicze z rejonu na północ od Warszawy, przełamać obronę nieprzyjaciela na trzech odcinkach, rozciąć ją na kilka części i rozwinąć natarcie w kierunku Kutno, Poznań. Główne uderzenie miało być wykonane z przyczółka magnuszewskiego w ogólnym kierunku na Białobrzegi i dalej na Kutno. Do zabezpieczenia działań Frontu przydzielono 2 470 samolotów bojowych, w tym również samoloty polskich jednostek oraz kilka oddziałów specjalnych. Częścią składową planu działania 1 Frontu Białoruskiego była operacja warszawska, której celem było zniszczenie warszawskiego zgrupowania hitlerowskiego przez zastosowanie manewru, umożliwiającego oskrzydlenie i obejście zasadniczych sił nieprzyjaciela, broniących się w obszarze Stolicy.

Zgodnie z zamierzeniem operacji, z przyczółka pod Warką w kierunku Grójca ruszyła 61 armia. Z północy, po wyparciu Niemców z widełek Bugo-Narwi i Wisły w kieruknu Leszno i Błonie, miała w drugim dniu operacji uderzyć 47 armia. 1 armia WP, wykorzystując powodzenie skrzydłowych armii radzieckich, miała uderzyć bezpośrednio na Warszawę.

Dowódca armii gen. Stanisław Popławski zdecydował zaatakować warszawskie zgrupowanie hitlerowców ze skrzydeł, przy jednoczesnym podjęciu małymi siłami działań wiążących od czoła. Główne uderzenie w składzie 1, 3 i 4 dywizji piechoty, 1 brygady pancernej, 4 pułku czołgów ciężkich oraz większości artylerii i moździerzy miało wyruszyć z rejonu Góra Kalwaria — Osieck. Od północy na Warszawę uderzyć miała 2 dywizja piechoty, a od wschodu działania wiążące miała prowadzić 6 dywizja oraz 1 brygada kawalerii, które znajdowały się w centrum ugrupowania armii.

Na zwycięskim szlaku

również lotnicze jednostki radzieckie, a mianowicie 78 pułk 2 gwardyjskiej dywizji lotnictwa szturmowego i grupa 20 samolotów z 282 dywizji lotnictwa myśliwskiego.

W pierwszym dniu operacji polskiej dywizji lotniczej i współdziałającym z nią jednostkom lotniczym dowódca 16 Armii Lotniczej gen. Rudenko postawił następujące zadanie: Prowadzenia rozpoznania i atakowania stanowisk ogniowych artylerii przed frontem natarcia 47 Armii.

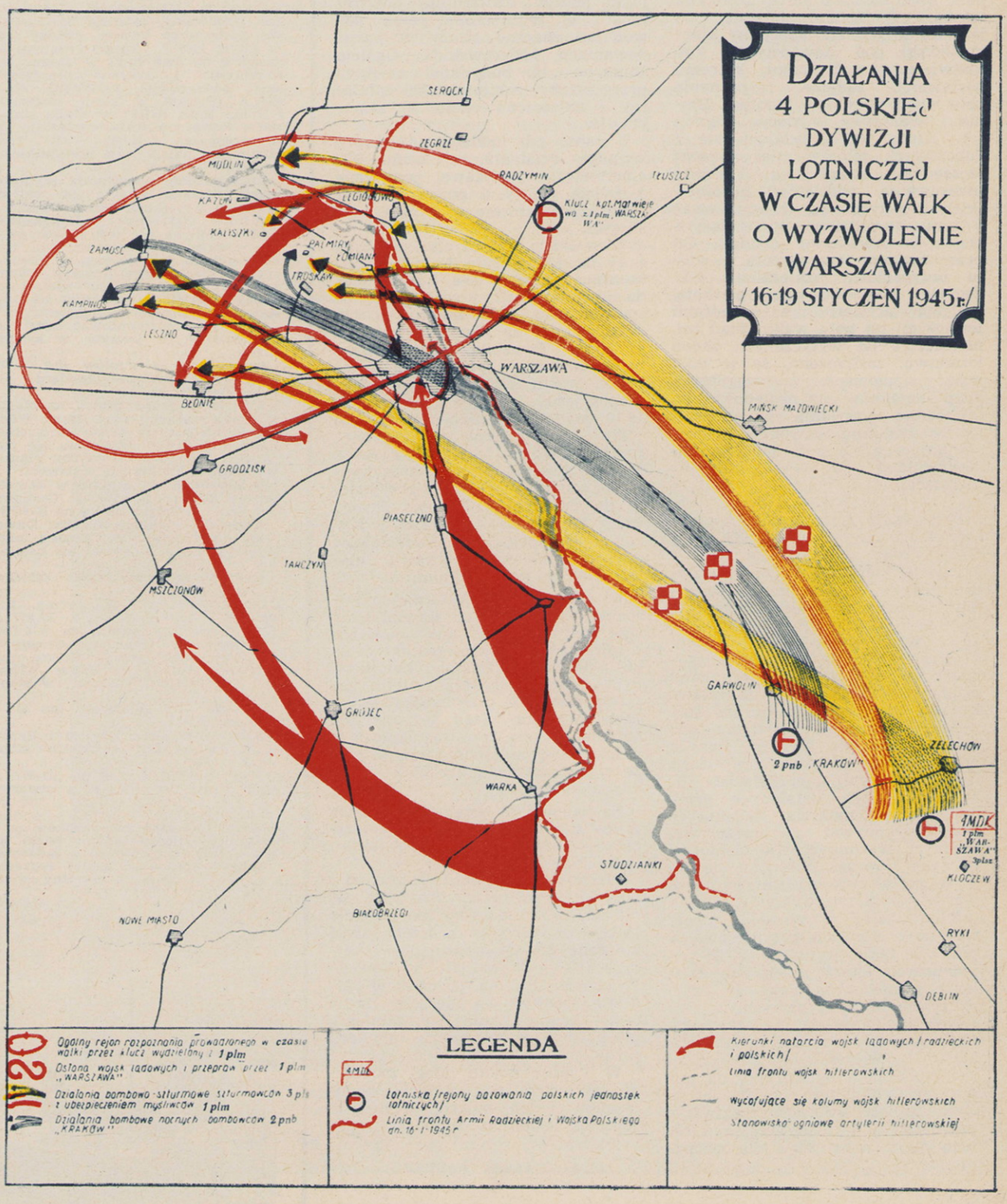
W drugim dniu miano niszczyć ugrupowania bojowe nieprzyjaciela na lewym brzegu Wisły w rejonie Kępy Kępińskiej oraz uderzeniami szturmowców atakować artylerię w miejscach wskazanych przez dowódcę armii. W trzecim i czwartym dniu działań zaczepnych miano przejść do wykonywania zadań zgodnie z planem operacyjnym 47 Armii.

Ponieważ na kierunku działań 47 Armii wymienione wyżej dywizje radzieckie wydzieliły część swych sił, pozostałe ich samoloty użyte zostały do wykonywania zadań na korzyść 61 Armii oskrzydlającej Warszawę od południa. W trzecim dniu operacji dla wzmożenia tempa natarcia armii przewidziano użycie 9 gwardyjskiej dywizji nocnych bombowców.

W ten sposób na korzyść wojsk biorących bezpośredni udział w likwidacji warszawskiego zgrupowania nieprzyjaciela przewidziano, oprócz polskiej dywizji lotniczej, jeszcze trzy dywizje lotnictwa radzieckiego. Pozostałe zaś związki taktyczne 16 armii lotniczej użyte zostały do wsparcia działań na kierunku głównego uderzenia Frontu z przyczółka warecko - magnuszewskiego i z przyczółka puławskiego.

O wszystkich tych zamierzeniach i zadaniach dla lotnictwa polskiego, a zwłaszcza 4 MDL, dowiedział się płk Romeyko szczegółowo 14 stycznia, gdy przybył do Sztabu 47 Armii, dokąd wezwany został na odprawę razem z dowódcą 1 armii WP gen. Popławskim. W tej sytuacji postanowił on pozostać w Sztabie 47 Armii na czas operacji, by osobiście uzgodnić wszystkie sprawy związane ze współdziałaniem i wykorzystaniem lotnictwa na polu walki. Jednocześnie, wspólnie z dowódcą tejże armii gen. Pierchorowiczem, skonkretyzował on zadania dla lotnictwa. W

CIĄG DALSZY NA STR. 6



Ciąg dalszy ze str. 5

pierwszym dniu operacji pułki miały dokonać uderzenia na wcześniej wykryte stanowiska artylerii i moździerzy w miejscowościach: Olszewica Nowa, Krubin, Okunin i Boża Wola. Ponadto miały atakować przeprawy na Wiśle w rejonie Rajszewa i na Bugo-Narwi pod Nowym Dworem w celu nie dopuszczenia przedostania się odwodów nieprzyjaciela na przedmoście w widłach obu rzek.

Rejon działań załogi znały jeszcze z okresu poprzedniego. Zasadnicza trudność polegała na tym, że węzeł lotniskowy znajdował się zbyt daleko od wyznaczonego pola walki. Samoloty lecąc bowiem po wyznaczonej im trasie Żelechów, Mińsk-Mazowiecki, Radzymin musiały w obie strony przebyć przestrzeń około 200 km. Dowództwo dywizji przewidywało, że w następnych dniach trasy lotów będą się wydłużać w miarę rozwijania się ofensywy, tym samym zmniejszać się będzie natężenie działań poszczególnych pułków. Przede wszystkim ze względu na zasięg samolotów Po-2 w kłopotliwej sytuacji mógł znaleźć się 2 pułk nocnych bombowców „Kraków".

W związku z tym już 13 stycznia pułk przebazowano bliżej frontu na lotnisko Radzymin. Również na lotnisko to wysłano specjalny klucz myśliwski pod dowództwem kpt. Matwiejewa z 1 pułku, któremu postawiono zadanie rozpoznania pola walki w rejonie Modlina, Błonia i Warszawy w czasie ofensywy. Klucz ten składający się z doborowych pilotów miał zwracać szczególną uwagę na kierunki przesuwania oddziałów hitlerowskich i natychmiast komunikować o tym dowództwu nacierających wojsk i dowództwu dywizji. Od pracy bowiem tego zespołu w wielu przypadkach uzależnione były decyzje manewrowania piechotą, czołgami, artylerią oraz eskadrami lotniczymi na polu walki. Stąd też, niezależnie od wytyczonych zadań lotnictwu, zastrzeżono, że w toku walki startowanie poszczególnych grup samolotów ma następować po uprzednim wezwaniu ze stanowiska dowodzenia dowódcy dywizji znajdującego się przy punkcie obserwacyjnym dowódcy armii nacierającej.

✲

14 stycznia z przyczółka magnuszewskiego w kierunku Kutna i Grójca oraz z przyczółka puławskiego w kierunku Radomia i Łodzi ruszyły wojska lewego skrzydła 1 Frontu Białoruskiego. W dniu następnym w rozwidleniu Buga i Wisły przeszła do szturmu 47 armia. Z kolei 16 stycznia, zgodnie z ustalonymi kierunkami działań, uderzyły na Warszawę związki taktyczne 1 armii polskiej.

Dzień wcześniej przystąpiono do działań lotnictwa. 2 pułk nocnych bombowców „Kraków" w ciągu nocy atakował nieprzyjaciela w miejscowościach ustalonych przed rozpoczęciem natarcia. Zadania te pułk wykonywał w nadzwyczaj trudnych warunkach. Do ciemności nocnych i mrozu dołączyła się jeszcze gęsta mgła uniemożliwiająca wprost skuteczne działanie.

Kilka załóg z powodu utraty orientacji lądowało przymusowo w polu. W takiej sytuacji po 20 pojedynczych lotach przerwano działania nocne z nadzieją, że dzień okaże się bardziej pomyślny.

Niestety nadzieje te zawiodły. Mgła nie tylko, że nie ustępowała, ale w połączeniu z całkowitym zachmurzeniem ograniczyła do minimum widoczność z powietrza. Było to oczywiście wyczekiwanie przymusowe i denerwujące zarówno dla pilotów jak i dla mechaników.

Tymczasem oddziały 47 Armii, mimo że nie posiadały wsparcia lotniczego, w całodziennej walce przełamały obronę nieprzyjaciela, zlikwidowały jego przedmoście na wschodnim brzegu Wisły i z marszu uchwyciły przyczółek na jej lewym brzegu w rejonie Kępy Kępińskiej.

O świcie 16 stycznia 47 Armia rozszerzyła zdobyty przyczółek i swymi głównymi siłami przystąpiła do przeprawy rzeki. Wraz z nią przeszła do forsowania Wisły dywizja piechoty im. Henryka Dąbrowskiego, która zaatakowała wojska nieprzyjaciela broniące się w Warszawie. Lotnictwo otrzymało podobne zadanie jak dnia poprzedniego, z tym jednak, że miało ono wspierać działania własnych wojsk na lewym brzegu Wisły z jednoczesnym niszczeniem odwodów nieprzyjaciela, zbliżających się na pole bitwy z kierunku Modlina, Leszna i Błonia.

Przed wieczorem 15 stycznia pogoda znacznie się polepszyła, co było zasadniczym warunkiem umożliwiającym wznowienie działań lotnictwa.

Dlatego też zaraz z wieczora 31 samolotów z 2 pułku „Kraków" przystąpiło do bombardowania odwodów nieprzyjaciela w okolicach Leszna i Błonia. W ciągu tej nocy pułk jeszcze dwukrotnie dokonał nalotu w wyznaczony rejon powodując znaczne straty w ugrupowaniach hitlerowskich. Ogółem zburzono 10 budynków zajętych przez sztaby, zabito do 300 żołnierzy i zniszczono około 30 samochodów.

Z rana, gdy oddziały 47 Armii wzmogły działania, a 1 armia WP szturmowała Warszawę, przerwane o świcie naloty 2 pułku wznowił teraz pułk szturmowy i pułk myśliwski.

W walkach dziennych i nocnych z 15 na 16 stycznia Niemcy, opuszczając przedmieście, część oddziałów wycofali przez Wisłę, co spowodowało duże zmiany w ich ugrupowaniu na kierunku natarcia 47 Armii. Powstała zatem potrzeba rozpoznania sytuacji na froncie, a przede wszystkim na tyłach nieprzyjaciela. W tym celu o godz. 10.10 dowódca dywizji wysłał parę „Iłów" pod osłoną 2 „Jaków". Grupa lecąc po trasie Warszawa, Modlin, Leszno, Błonie, zaobserwowała kolumny wojsk nieprzyjaciela na drogach; z Nowego Dworu przez Modlin na Zakroczyn, z Kazunia Polskiego na Stanisławów oraz zgrupowanie oddziałów niemieckich w rejonie Palmiry.

W okolicach tej ostatniej miejscowości nieprzyjaciel stawiał silny opór nacierającym tam wojskom i zachodziła potrzeba zaatakowania go z powietrza. Trudniej natomiast było sztabowi dywizji ustalić zamiar oddziałów przeciwnika w rejonie Modlina. Stąd też jedynie słuszną decyzją było zaatakować je w pierwszej kolejności, zanim zdążą zająć określone dla nich stanowiska pozycyjne.

Na zadanie to wystartowały dwie grupy samolotów, każda w składzie czterech szturmowców i tej samej ilości myśliwców.

Pierwsza grupa ppłk. Tałdykina i ppor. Kramarczuka, zbliżywszy się do celu w kilka minut po godzinie 12-tej, zaatakowała z trzech zajść kolumnę do 15 samochodów znajdującą się na moście z Nowego Dworu do Modlina, po czym w Modlinie zaatakowała jeszcze liczny tabor konny, około 500 żołnierzy piechoty i dwie baterie artylerii polowej.

W wyniku nalotu załogi zaobserwowały pięć zniszczonych samochodów, jedną baterię artylerii i zabitych około 70 żołnierzy hitlerowskich.

(CIĄG DALSZY NASTĄPI)

Poznajmy rywali naszych mistrzów

PIERWSZE WIEŚCI z terenu szybowcowych mistrzostw świata

WORLD GLIDING CHAMPIONSHIPS 1965

ZAMKNIĘTA już została lista zgłoszeń na tegoroczne Szybowcowe Mistrzostwa Świata. Impreza ta zapowiada się jako jedna z największych — planuje się w niej bowiem start 86 pilotów z 30 krajów. A oto dokładny terminarz: 22—28 maja 1965 r. — trening, 29.05 br. — oficjalne otwarcie; 29 maja — 12 czerwca br. — rozgrywanie konkurencji i 13 czerwca niedziela) — oficjalne zakończenie.

Przy organizacji mistrzostw pracować będzie około 300 osób — dodajmy, że większość z nich wykorzysta w tym celu własny urlop. Lotnisko South Cerney, na którym będą odbywały się SMŚ, zostało gospodarzom wypożyczone przez RAF. Duże rozmiary pola wzlotów pozwalają na swobodne rozkładanie startów. Przewiduje się — za odpowiednimi opłatami — udział publiczności.

Jako ciekawostkę podajemy, że dziennikarzom organizatorzy proponują nocleg w domu turystycznym i utrzymanie (trzy posiłki dziennie) w cenie 1 funta za dobę.

Anglia była już organizatorem mistrzostw w roku 1954 — odbyły się one w miejscowości Camphill. Jak pamiętamy, ostatnie Szybowcowe Mistrzostwa Świata odbyły się w lutym 1963 r. (rozgrywane są w zasadzie co dwa lata) w Junin, w Argentynie i tytułów mistrzowskich będą bronić EDWARD MAKULA (Polska) w klasie otwartej i Heinz Huth (NRF) w klasie standard. Edward Makula wystartuje z numerem „1", a Huth — „51". Ten ostatni jest najstarszym uczestnikiem zawodów — liczy 57 lat.

Organizatorzy zapewniają szybownikom swobodę latania po całym kraju za wyjątkiem Gloucestershire, Wiltshire, Oxfordshire i Hampshire.

Lista startowa nie jest jeszcze pełna — składy reprezentacji lub rodzaj sprzętu jest jeszcze w niektórych krajach dyskutowany. Tym niemniej danych jest już wiele i — mamy nadzieję — pozwolą na zaspokojenie pierwszej ciekawości.

Argentynę reprezentować będzie 2 zawodników, po jednym w każdej klasie.

Australia — 4 pilotów (po 2 w klasie). Szybowiec standard to Schneider ES 60.

Austria — Franz Ulbing na Mg-23 w klasie otwartej oraz Harro Wödl i ktoś nieustalony w standard. Ciekawe, dlaczego w zgłoszeniu nie ma „Austrii Standard" — czyżby planowali udział na innym szybowcu?

Belgia — Henri Stouffs w otwartej na K-6CR oraz Marcel Cartigny na „Foce" i Martin Baeke na K-6CR.

Kanada — William J. Mix, David Webb i Charles M. Yeates plus „ktoś" to piloci — sprzęt nie ustalony.

CSRS — zgłoszono trzech pilotów — danych brak.

Dania — Harald W. Jensen, Ejvind E. Nielsen, Niels S. Sejstrup i Ib Braes. Ten ostatni na K-6 CR.

Finlandia — Seppo Hamalainen w otwartej oraz Juhani Horma na „Havukka-Std" i P. Matias Wiitanen na „PIK-16C Vasama", w standard.

Francja — 4 zgłoszenia (po 2) — danych brak.

NRD — Manfred Blauert i Bernd Nolte na „Fokach" w klasie standard.

NRF — Rolf Spanig na „D-36" i Rolf Kuntz na „HKS-3" w otwartej oraz Heinz Huth na K-6 i Rudolf Lindner na „Phoebus" w standard.

Wielka Brytania — John S. Williamson na „Olimpii 419" i H. C. Nicholas Goodhart na „Dart 17 metre" w klasie otwartej oraz George E. Burton na „Dart" i Antony J. Deane-Drummond na „Olimpii 460" w standard.

Węgry — Kornel Thuri, Gyorgy Petroczy i Fanos Csepany (dwóch w otwartej). Petroczy startował w ostatnich mistrzostwach Polski i zajął dobre dziewiąte miejsce.

Islandia — Leifur Magnusson na K-6CR i Thorhallur Filippusson na „PiK-16C Vasama" — obaj w standard.

India — Vishwa B. Gupta w klasie standard.

Irlandia — „Paddy" N. W. Kearon na „Olimpii 419" i Michael Slazenger również na „Olimpii 419" w otwartej oraz Thomas W. Evans na K-6CR w standard.

Izrael — Menahem Bar i Daniel Arber w klasie otwartej.

Włochy — Walter Vergani na „Skylark 4" i Fiorenzo Lamera na „M 100 S" w otwartej oraz Attilio Pronzati na „M 100 S" i Leonardo Brigliadori na „Uribel C" w standard.

Japonia — Isamu Oda w klasie standard.

Holandia — Ed van Bree i E. Reparon obaj na K-6 w standard oraz G. J. Ordelman na „Sagitta" w otwartej.

Nowa Zelandia — dwa zgłoszenia w klasie standard.

Norwegia — Tor Johannessen na „PIK-16C Vasama" i Harald Hoimyr na K-6CR — obaj w standard.

POLSKA — Edward Makula i Jan Wróblewski na „Zefirach 3" w otwartej oraz Jerzy Popiel i Franciszek Kępka na „Fokach 4" w klasie standard. Uwaga — sprzęt podajemy zgodnie z listą startową.

Rodezja — brak bliższych danych

Afryka Południowa — E. „Boet" Domisse w otwartej i M. „Bomber" Jackson w standard — brak informacji o sprzęcie.

Szwecja — Sture Rodling na „PIK 16C Vasama" w otwartej oraz Per-Alex Persson na „PIK-16C Vasama" i Irve Silesmo na K-6CR w standard.

Szwajcaria — Hans Nietlispach na „Skylark 4" w otwartej oraz Markus L. Ritzi na „Std. Elfe" i Urs Bloch na „Std. Elfe" lub K-10 w standard.

Stany Zjednoczone — Richard H. Johnson na „Skylark 4" i Andrew J. Smith na K-6 w otwartej oraz Richard E. Schroeder na „HP-12" i Wallace A. Scott na K-6CR w standard. Warto zwrócić uwagę, że Amerykanie zrezygnowali ze swej superorchidei „Sisu 1", słynnej z przelotu ponad 1 000 km.

Związek Radziecki — Michaił M. Wierietiennikow na „A-15" i Władimir I. Czuwikow na „KAI-19" w otwartej oraz Jozas V. I. Jaruszawiczius na „KAI-14" i Oleg N. Susłow na „KAI-14" w standard.

Jugosławia — zgłoszono trzech pilotów.

Widzimy na tej jeszcze niekompletnej liście startowej Szybowcowych Mistrzostw Świata wielu znanych pilotów, mających na swym koncie tytuły mistrzów i rekordzistów. Bardziej szczegółowo ich oceną oraz analizą sprzętu, którym dysponują — zajmiemy się wkrótce. (pj)

Sukcesy polskich szybowników na mistrzostwach świata w Kolonii zostały osiągnięte między innymi dzięki solidnemu przygotowaniu ekipy. Na zdjęciu — fragment ćwiczeń w lądowaniu w terenie przygodnym. Przy skrzydle „Zefira" kierownik naszej reprezentacji w Anglii Tadeusz Rejniak, przy ogonie dwukrotny wicemistrz świata Jerzy Popiel.

CO NOWEGO W LOTNICTWIE CSRS?

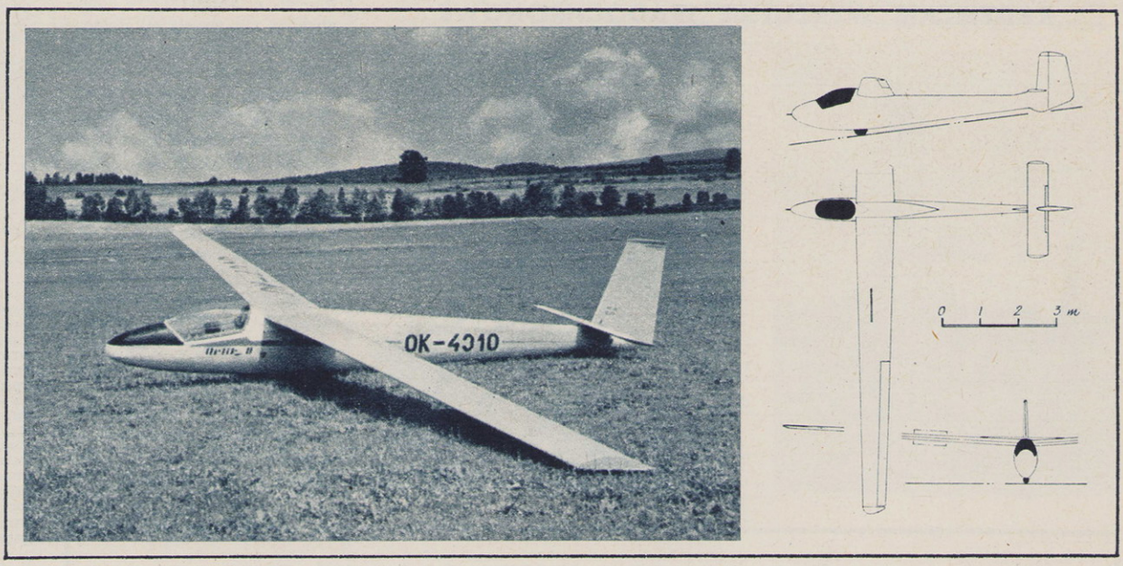
„ORLIK" i ŚMIGŁOWCE

Korespondencja własna

O nowych konstrukcjach szybowców wyczynowych niewiele na razie w Czechosłowacji słychać, poza znanym nam już — „Spartakiem", „Blanikiem" i „Orlikiem". Jedyną nowością konstrukcyjną w szybownictwie CSRS jest w tej chwili nowa wersja szybowca wyczynowego „Orlik", oznaczona jako VT 116 „Orlik II". Zakładano pierwotnie, że na tym typie będą m. in. startować reprezentanci CSRS w mistrzostwach świata w 1963 r. w Argentynie, dokąd — jak wiadomo — Czechosłowacy nie pojechali. Zapoznali się z nimi już nasi reprezentanci na tegorocznych międzynarodowych mistrzostwach we Vrchlabi. Niemniej jednak warto zapoznać z „Orlikiem" pokrótce" szersze grono naszych szybowników.

„Orlik II" jest jednomiejscowym szybowcem wyczynowym; wolnonośny górnopłat ze skrzydłami o profilu laminarnym. Przeznaczony w zasadzie do lotów prędkościowych i wysokościowych, może służyć również jako maszyna treningowo-wyczynowa w klubach; akrobacja jest na nim zakazana. Konstrukcja całkowicie drewniana, z wyjątkiem wypełniacza skrzydeł, wykonanego z piany polistyrenowej i niektórych innych detali złożonych z laminatów. Klapy hamulcowe, wykonane z blachy duralowej, wysuwają się obustronnie. Kabina pilota otwiera się na prawą stronę; posiada komplet przyrządów; pedały można przesuwać, w zależności od wzrostu pilota. W przodzie kadłuba znajduje się zaczep do holowania za samolotem, z boku — do startu za wyciągarką. Kółko podwozia stałe, o wymiarach 350 × 135 mm. Do montażu i demontażu szybowca potrzeba co najmniej 6 ludzi.

Nowa wersja „Orlika" wyróżnia się zewnętrznie, w stosunku do poprzedniego typu, przede wszystkim wyrównaniem grzbietowego wgłębienia w środkowej partii kadłuba (przy przejściu: skrzydła — kadłub), nowym kształtem steru kierunkowego (podobny do „Foki"), no i oczywiście skrzydłami o profilu laminarnym. Nie jest to, rzecz jasna, ostatni krzyk mody, niemniej jednak szybowiec ma dobrą opinię u pilotów czechosłowackich, którzy na nim latali.



Szybowiec wyczynowy VT 116 „Orlik II".

Główne dane techniczne VT 116 „Orlik II" przedstawiają się następująco:

Wymiary: rozpiętość — 16,00 m; długość — 7,55 m; wysokość — 1,68 m; powierzchnia nośna — 12,80 m kw.; wydłużenie — 20.

Ciężary: ciężar własny — 220 kG; ciężar w locie max. — 320 kG.

Osiągi: doskonałość — 33 przy prędkości 75 km/h; minimalne opadanie — 0,6 m/sek przy prędkości 67 km/h; prędkość minimalna — 65 km/h; prędkość max. — 210 km/h; prędkość max w locie na holu — 140 km/h; prędkość max. przy starcie za wyciągarką — 110 km/h.

ŚMIGŁOWCE

Śmigłowce są najmłodszym produktem czechosłowackiego przemysłu lotniczego. Rola ich, w przeciwieństwie do samolotów i niektórych szybowców, ogranicza się dotychczas do eksploatacji na rynku wewnętrznym.

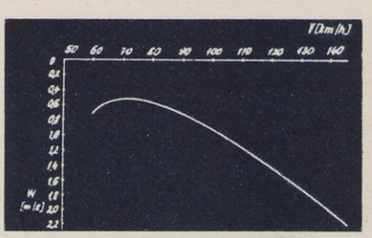
Pierwszym był śmigłowiec HC-2 wyprodukowany w 1957 r. w zakładach lotniczych w Otrokowicach. Jest to lekki, jednosilnikowy śmigłowiec z jednym trzyłopatowym wirnikiem oraz dwułopatowym śmigłem kierującym. Zaopatrzony został w silnik Praga DH o mocy 83 KM. Drugą z kolei maszyną był śmigłowiec HC-102, z silnikiem M 110 (chłodzonym powietrzem) o mocy 120 KM. Kabina jest w nim półotwarta, bez drzwi, z dwoma miejscami obok siebie. Ciekawostką w tym śmigłowcu są podwójne stery, a mechanizm sterowania wirnikiem jest oryginalnym czechosłowackim patentem. Pewną ilością śmigłowców HC-102 dysponują aerokluby CSRS; służą one do szkolenia oficerów rezerwy.

Dwa lata później, w 1959 roku, zakończono prace nad nowym typem śmigłowca, oznaczonym jako Z-35. Zaopatrzono go w silnik samolotowy M-332 o mocy 140 KM. Kadłub zbudowano z rur stalowych, krytych płótnem. Kabina zakryta, całkowicie oszklona, z dobrą widocznością. Na tym typie śmigłowca pilot V. Berg ustanowił 29 sierpnia 1962 r. krajowy rekord wysokości — 5 340 m.

Obecnie trwają próby z prototypami nowej wersji śmigłowca wielozadaniowego oznaczonego HC-3. Mą on być budowany w wersji szkolnej (dwumiejscowy), transportowo-pasażerskiej (4—5 miejscowy) i sanitarnej (dwa miejsca dla chorego + lekarz i pilot). Oto niektóre dane tej maszyny: ciężar własny — 970 kG; ciężar w locie max. — 1 550 kG; prędkość max. — 180 km/h; prędkość podróżna — 165 km/h; prędkość podróżna ekonom. — 140 km/h; pułap — 2 500 m; zasięg — 450 km.

Jakie będą dalsze dzieje tego typu śmigłowca, trudno na razie przewidzieć. Czechosłowacy obiecują sobie w każdym razie, że przyda się im w kraju, a być może uda się wyjść z nim także na eksport.

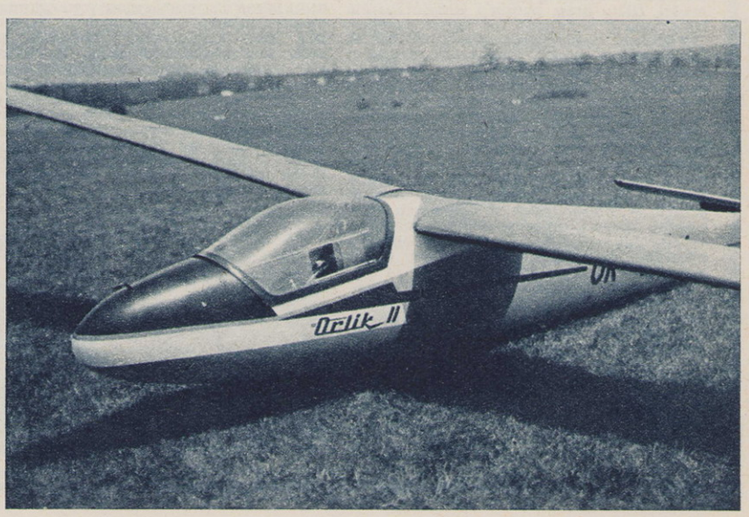
JERZY R. KONIECZNY



Biegunowa prędkości „Orlika II".

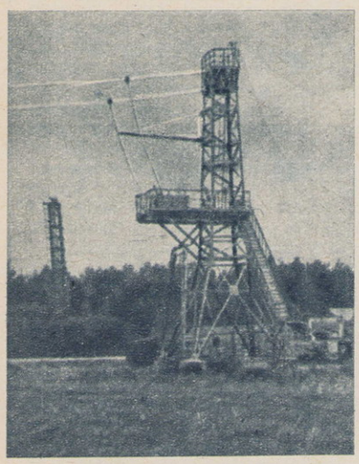
Śmigłowiec HC-3 (prototyp) i „Orlik II".

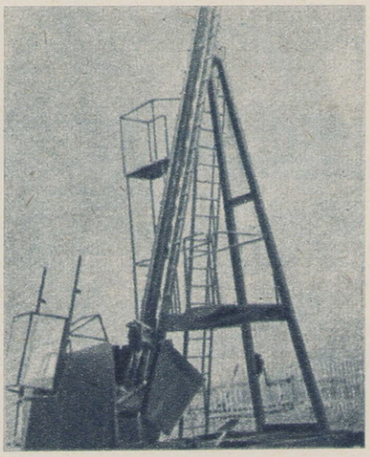
Foto: autora



NOWOŚCI NAUKI I TECHNIKI

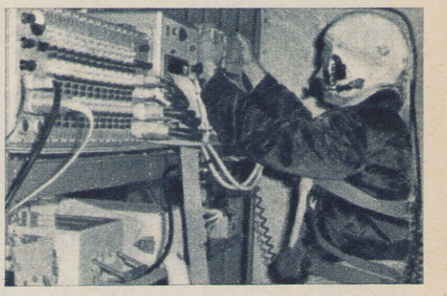
RADZIECKIE WYRZUTNIE SPADOCHRONOWE





Współczesne, bardzo szybkie samoloty wyposażone są w coraz to lepsze urządzenia służące do wyrzucania fotela wraz z pilotem w razie wypadku. Stąd też niezbędne jest podczas szkolenia pilotów szybkich samolotów zapoznanie ich z umiejętnością posługiwania się wszelkimi dostępnymi środkami ratunkowymi. Służą do tego celu naziemne wyrzutnie spadochronowe. Dwa rodzaje tego typu urządzeń stosowanych w ZSRR podano na zdjęciach zaczerpniętych z „Krylia Rodiny". Z lewej wyrzutnia (NKTŁ-3) z makietą kabiny pilota i fotelem, obok wyrzutnia konstrukcji Borszczewskiego. Warto na marginesie przypomnieć, że w ZSRR pierwszy skok przy wykorzystaniu fotela wyrzucanego wykonał G. Kondraszow w 1947 r. z samolou TU-2K, a w 1951 roku W. Koczetkow opuścił pokład samolotu przy prędkości 1036 kilometrów na godzinę.

Śmigłowce odkrywają złoża ropy naftowej



Aparatura pomiarowa, w tym sejsmograf, zabudowana na pokładzie śmigłowca.
Foto: Shell A. N.

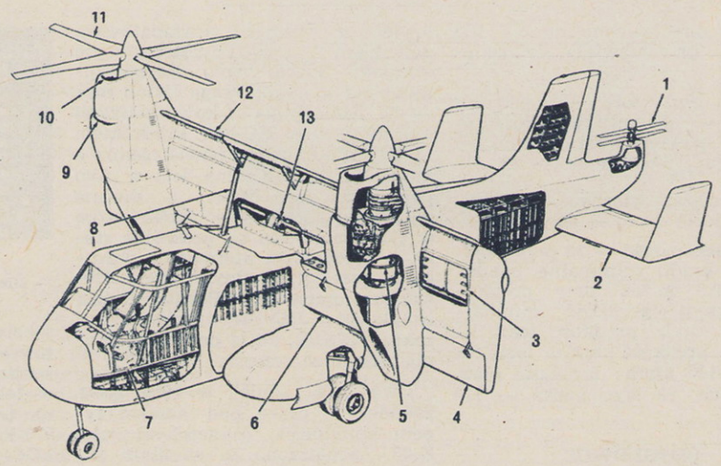
Odkrycie złóż ropy naftowej na wybrzeżach Holandii zawdzięczać można w poważnym stopniu śmigłowcom. Na wiroplatach bowiem dokonywano począwszy od 1962 roku regularnych lotów sejsmicznych, które zakończyły się pełnym sukcesem. Po raz pierwszy z pokładu śmigłowca wykryto ropę naftową i to w terenie, gdzie na pozór nikt by nafty się nie spodziewał. Przy poszukiwaniach posługiwano się sejsmografami, które rejestrowały przebieg fal dźwiękowych wywołanych eksplozją materiału wybuchowego zrzucanego do morza z pokładu śmigłowca. Z zapisu sejsmicznego geologowie ustalają miejsca, gdzie można prowadzić wiercenia. Oczywiście zadanie nie jest łatwe, gdyż wymaga niezwykle dokładnie prowadzonej nawigacji. Omyłka w ustaleniu miejsca i rozpoczęcie tam wiercenia kosztuje, skromnie licząc, milion funtów angielskich. Geologowie na śmigłowcach wykorzystywali system nawigacyjny DECCA. Określone sejsmiczne miejsca trzeba było oznaczać bezpośrednio zrzucając z powietrza markiery w postaci zakotwiczonych boi. Tu również niezbędny był precyzyjny pilotaż, częstokroć graniczący z ekwilibrystyką.

Z lewej załoga śmigłowca przygotowuje potrójny ładunek wybuchowy do zrzutu.

Śmigłowiec typu S-58 używany przez powietrznych geologów.

SAMOLOT PIONOWEGO STARTU CANADAIR CL-84

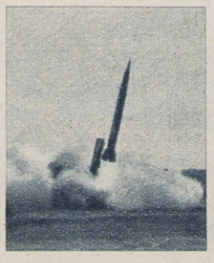
W bieżącym miesiącu mają być zakończone prace montażowe przy dwóch egzemplarzach prototypowych kanadyjskiego samolotu pionowego startu. Oblatanie przewidziano na lipiec roku bieżącego. Po prawej — ogólny widok budowanego samolotu o przeznaczeniu wojskowym. Przewidziane uzbrojenie — 1 km i 1 działko 20 mm oraz 19 rakiet. Do napędu służą dwa silniki turbinowe po 1 400 KM każdy. Rozpiętość 10,16 m; długość 12,80 metra. A oto objaśnienie oznaczeń na rysunku: 1 — współosiowe wirniki ogonowe o średnicy 2,13 m, 2 — usterzenie poziome o zmiennym kącie nastawienia, 3 — zbiornik paliwa, 4 — 6 klapy, 5 — silnik turbośmigłowy, 7 — szyba podłogowa, 8 — dźwignia ustawiająca płat, 9 — wlot powietrza do chłodnicy oleju, 10 — wlot powietrza do silnika, 11 — śmigła-wirniki o średnicy 4,27 m, 12 — klapy na krawędzi przedniej, 13 — koła zębate.

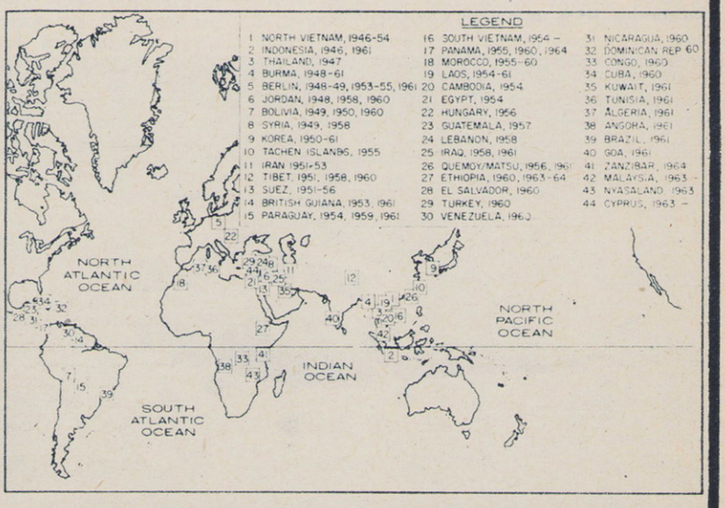


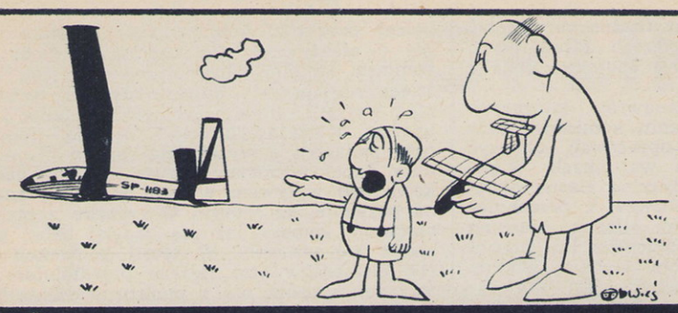
SIERŻANT ZASTĄPIŁ KAPRALA...

W końcu ubiegłego roku nastąpił pierwszy start amerykańskiej rakiety typu „Sergeant" w Europie. Próbę przeprowadzono na Hebrydach, w południowej części Uist, przy pomocy artylerzystów USA stacjonujących na tym terenie. „Sergeant" jest przedstawicielem rakiet kierowanych typu ziemia — ziemia i zastąpił będące dotąd na uzbrojeniu mniejsze rakiety typu „Corporal". Przygotowanie „sierżanta" do odpalenia ma trwać zgodnie z instrukcją jedną godzinę. Tymczasem na pokazowym starcie aż trzykrotnie odliczano czas, aby nastąpił zapłon. Obecny na próbie generał Freeman, dowódca sił zbrojnych USA w Europie, podczas zbyt długich przerw — niezgodnych z instrukcją wywórni rakiety Sperry Utah Company — poszedł na ryby... tak przynajmniej twierdzi szwajcarski miesięcznik lotniczy Interavia (Nr 11/1964).

W związku z tym ćwiczebnym epizodzikiem, będącym w jakimś stopniu świadectwem (nie)sprawności technicznej nowej broni „Made in USA", wydaje się, że i „sierżant" wart „kaprala", z którym też były nie lada kłopoty. A zresztą, po co w Europie te szarże? Chyba nie do „gaszenia" tzw. wojen ograniczonych, w czym od wielu lat specjalizują się pewne koła wojskowe USA. Oto mały przykład i nikt nie dałby wiary, że po drugiej wojnie światowej aż do chwili obecnej mieliśmy na świecie 44 wojny tego typu. Przypomina o tym interesująca mapka, którą reprodukujemy za poważnym amerykańskim miesięcznikiem naukowym „Astronautics and Aeronautics" (October 1964). Jeśli ktoś ciekaw, dlaczego w czasopiśmie astronautyczno-lotniczym podano taką mapkę, to wyjaśnić wypada, że była ona ilustracją do artykułu omawiającego wojskowe zastosowanie satelitów komunikacyjnych. Bo przecież satelita mający na pokładzie w nadajniku 200-300 kanałów może spełniać różne zadania wojskowe, mimo iż nazywa się nieraz bardzo pokojowo.







Remanenty noworoczne

Przede wszystkim winien jestem Czytelnikom małe wyjaśnienie. W nr 50 z roku ubiegłego, pisząc o „samolocie Zbyszka", ani słówkiem nie wspomniałem, że redakcja „Świata Młodych" powiadomiła Centralną Stację Techniczną Harcerzy sądząc, iż oni mogą pomóc młodemu konstruktorowi, Centrala z kolei przekazała sprawę redakcji „Młodego Technika" i właśnie tutaj naprawdę zainteresowano się „samolotem" Zbyszka z Libiąża, sprowadzając na własny koszt płatowiec do Warszawy, a później konstruktora wraz z ojcem. To „Młody Technik" przekazał stacji Młodych Techników samolot, który tam znalazł schronienie. Oto i wszystko czego nie dopowiedziałem w krótkim artykule, pomijając zupełnie inicjatywę redakcji „Młodego Technika". No cóż, stare łacińskie przysłowie mówi, że „errare humanum est".

*

Przysłowie to o ludzkiej omylności źle widocznie zostało pojęte przez korespondentkę miesięcznika „Problemy". W jednym z ostatnich numerów roku ubiegłego znalazłem niezwykły list do redakcji, podpisany przez p. dr Eugenię Radecką, w którym to zaatakowała ona silnie „Horyzonty Techniki dla dzieci", zarzucając im publikowanie artykułów z błędami również natury lotniczej (stąd też nasz głos). Trudno w tym miejscu podawać pełny wykaz zarzutów, ogromnie udziwnionych i polemizować z adiunktem instytutu zoologicznego Uniwersytetu Wrocławskiego (takim właśnie tytułem podpisała się korespondentka), ponieważ nasz tygodnik nie jest prawdopodobnie czytany w środowisku zoologów. Zastanawiający jest tylko fakt, skąd wzięła się ogólna negatywna ocena pisma, które jak żadne inne u nas w kraju może poszczycić się mutacją w języku rosyjskim i w wielkim nakładzie służy również dzieciom Związku Radzieckiego. A przecież w ojczyźnie sputników potrafią ocenić wartość artykułów technicznych lepiej niż ktokolwiek inny. Wydaje się, że wyrządzono dużą moralną krzywdę zasłużonej redakcji już trzech przecież czasopism dziecięcych. Z drugiej strony może i dobrze, że zareklamowano bratnie nam czasopismo w popularnym miesięczniku naukowym. Może niektórzy naukowcy zaczną wreszcie pisać dla dzieci — czego i jednym i drugim należy w Nowym Roku tylko życzyć.

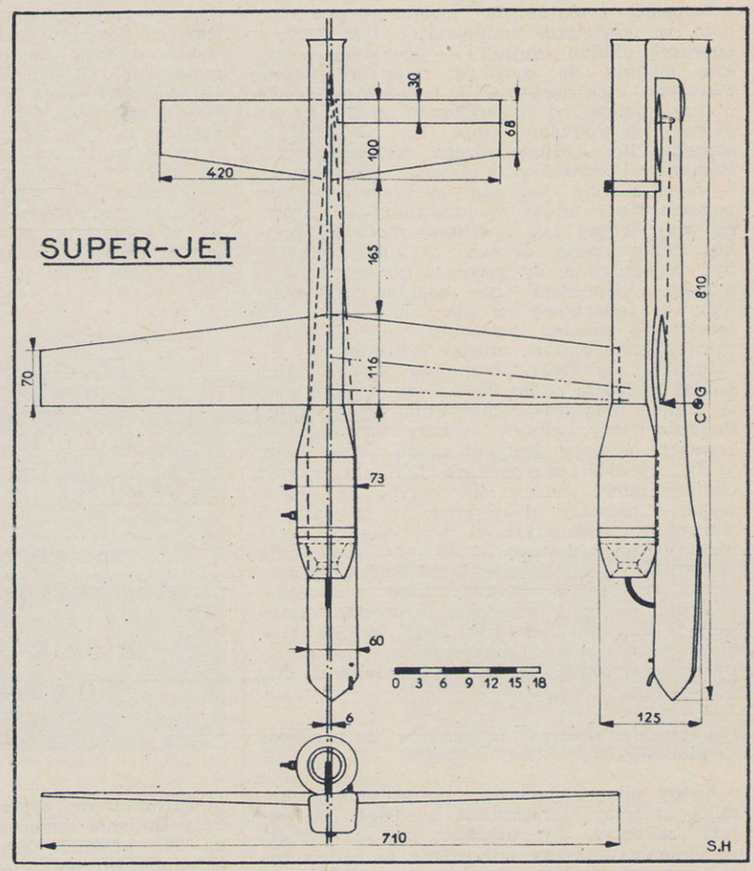
*

Ucieszyłem się wielce, że skromna krytyka skierowana pod adresem CSH odniosła skutek. Oto staniały silniki samozapłonowe z 300 na 200 zł, śmigła z 20 na 15 zł itp. itp. Obniżką objęto szereg akcesoriów modelarskich i to tuż przed gwiazdką. Nie wymieniam wszystkich materiałów, bo nie dysponuję miejscem, a zresztą solidne firmy na ogół wydają katalogi towarów sprzedawanych lub ogłaszają się w prasie. Takie ogłoszenie chętnie bym obejrzał, nie koniecznie w naszym tygodniku.

PAWEŁ ELSZTEIN

240 kilometrów na godzinę

Dla przypomnienia, że jeszcze latają na świecie modele z napędem odrzutowym (które to niegdyś budowaliśmy z wielkimi sukcesami), podajemy niżej plan szybkiego modelu konstrukcji Francuza Serge Hie. Prędkość 240 km/h, silnik włoski „Vulcan-Jet" konstr. Rossiego, o ciągu statycznym 3,5 kG. Rozpiętość 710 mm, długość 810 mm, powierzchnia skrzydeł 6,6 dcm², powierzchnia usterzenia 3,52 dcm², ciężar płatowca 440 G, ciężar silnika 430 G, ciężar paliwa 120 G, obciążenie powierzchni 97,7 dcm².



PARYSKIE OBRADY MAŁEGO LOTNICTWA

ANDRZEJ TRZCIŃSKI

W dniach 20 i 21 listopada ubiegłego roku obradowała w siedzibie FAI w Paryżu konferencja Międzynarodowej Komisji Modelarstwa Lotniczego (CIAM), w której uczestniczyłem z ramienia APRL. Poza posiedzeniami plenarnymi pracowało 5 podkomisji technicznych, a mianowicie: lotu swobodnego, lotu na uwięzi, zdalnego kierowania, makiet latających i rakietnictwa amatorskiego. A oto w skrócie najciekawsze postanowienia:

Modele swobodne. CIAM postanowiła nie rozpatrywać jeszcze ewentualnych zmian w charakterystyce technicznej modeli swobodnych. Sprawę tę postanowiono odłożyć na jesień 1965 r., po Mistrzostwach Świata. Osobiście byłem przeciwny temu postanowieniu wychodząc z założenia, że Mistrzostwa Świata na pewno żadnych nowych doświadczeń nie dadzą, natomiast dobrze by było znać jak najwcześniej przepisy, które obowiązywać mają w roku 1967. Stanowisko moje nie uzyskało jednak wymaganej większości głosów. Następnym postanowieniem było powiększenie progresji mierzonego czasu w lotach dogrywkowych z obecnych 30 sek do 60 sek na każdą następną kolejkę, a to dla skrócenia czasu trwania konkurencji. Organizatorom Mistrzostw Świata zalecono, aby loty konkursowe rozpoczynały się możliwie najwcześniej po wschodzie słońca, dla uniknięcia wpływu termiki. Musimy to wziąć pod uwagę przy organizowaniu krajowych eliminacji. Na koniec z ważniejszych uchwał trzeba wymienić zezwolenie na używanie naziemnych rozruszników do swobodnych modeli silnikowych.

Modele na uwięzi. Dla modeli sterowanych pojedynczą linką zwiększono średnicę linki z 0,35 na 0,4 mm. W modelach akrobacyjnych zwiększono długość linek do 21,5 m. Zwiększono również limit czasu z 7 na 8 minut na wykonanie programu figur. W wyścigu zespołowym ważnym postanowieniem jest decyzja o rozgrywaniu lotu finałowego na dystansie 20 km w limicie czasowym 15 minut (dotychczas lot finałowy rozgrywano podobnie jak półfinałowy na bazie 10 km w limicie 7 min.). Postanowiono wreszcie, że czas grzania silników będzie przedłużony z 30 do 60 sek.

Modele zdalnie kierowane. Ze względu na popularność w Polsce lotów na zboczu szybowców zdalnie kierowanych, powinno naszych modelarzy zainteresować wprowadzenie do tabeli oficjalnych dwóch nowych rekordów międzynarodowych:

1) prędkości lotu szybowców zdalnie kierowanych na bazie 50 m

2) odległości lotu szybowców zdalnie kierowanych w obwodzie zamkniętym na bazie 100 m.

Oba te rekordy zostały pomyślane w pierwszym rzędzie dla szybowców zboczowych i mogą być atakowane od 1 stycznia 1965 r. Naprawdę warto, aby nasi modelarze pierwsi podjęli próbę wpisania się na puste miejsce w tabeli rekordów, tym bardziej, że oba rekordy są później trudne do pobicia, gdyż wymagają przewyższenia co najmniej 10%.

Rakiety amatorskie. Delegacja USA przedłożyła projekt kodeksu modelarstwa rakietowego, który został zaaprobowany na okres próbny. Kodeks ten nie może mieć u nas na razie zastosowania, gdyż jego fundamentalną zasadą jest zakaz stosowania silników produkcji amatorskiej, a jak wiadomo, nie posiadamy na razie silników rakietowych produkcji przemysłowej.

Kalendarz sportowy FAI na 1965 rok. Wyjątkowo nie zostało zatwierdzone miejsce i termin Mistrzostw Świata modeli swobodnych w 1965 r. Aeroklub Finlandii, który podjął się uprzednio zorganizowania tych mistrzostw, nie otrzymał jeszcze odpowiedzi od swych władz w sprawie udostępnienia jednego z lotnisk dla przeprowadzenia imprezy. Delegat Aeroklubu Jugosławii obiecał rozważyć ze swymi władzami możliwość rozegrania Mistrzostw na lotnisku Lesce-Bled. Definitywnej decyzji co do Mistrzostw chwilowo więc nie mamy. Mistrzostwa Świata modeli zdalnie kierowanych rozegrane będą w okresie 9—15. 08. 1965 r. na lotnisku Ljungbyhed w południowej Szwecji.

Wybory Biura CIAM. Dotychczasowy przewodniczący CIAM Henry I. Nicholls (W. Brytania) na własną prośbę ustąpił ze swego stanowiska. Konferencja dokonała wyboru nowych członków Biura w następującym składzie: przewodniczący — Dr Walter A. Good (USA), wiceprzewodniczący — Rezso Beck (Węgry), sekretarz — Albert Roussel (Belgia) i sekretarz techniczny — Jiri Cerny (Czechosłowacja). Powołano również skład 5 podkomisji technicznych. Wybrany zostałem na członka podkomisji makiet latających, pracującej pod przewodnictwem Le Roy Webera (USA).

DOKOŃCZENIE Z NRU 1

Teoretycznie biorąc ładunek ten powinien dać się wykryć na odległość z szybowca przez pomiar pola elektrostatycznego. Istnieje już samolotowa aparatura do pomiaru gradientu potencjału. Urządzenie to może być lekkie i stosunkowo proste, przy czym w grę wchodzą dwie typowe metody pomiaru. Jedna opiera się na pomiarze różnicy potencjałów między powietrzem a szybowcem przy pomocy czujnika; czujnik jest „sprzężony" z powietrzem za pośrednictwem radioaktywnej końcówki, która w promieniu kilkunastu centymetrów zwiększa przewodność w powietrzu, zmniejszając tym samym oporność układu czujnik — powietrze w takim stopniu, że możliwe staje się użycie zwykłych elektrometrów i izolatorów. Druga metoda polega na wykrywaniu gradientu na pewnej powierzchni (np. na powierzchni skrzydła lub kadłuba) drogą cyklicznego zasłaniania i odsłaniana jakiegoś przewodnika i rejestrowania ładunku związanego, który pojawia się i zanika w przewodniku. Zarówno przy jednej jak i drugiej metodzie punkty umieszczenia dwóch czujników muszą być tak dobrane, by gradient potencjału wywołany ładunkami na samym szybowcu wpływał jednakowo na oba czujniki, a tym samym by pomiar kontrolny nie wykazywał różnicy potencjałów między czujnikami.

Pionowy gradient potencjału wynosi przy dobrej pogodzie około 05—1V na 1 cm i musi istnieć możliwość zmierzenia tej wartości. Podczas burzy ładunek chmury wywołuje na zewnątrz chmury gradient rzędu setek V/cm, w tych jednak przypadkach już sam wygląd chmury mówi więcej, niż byłyby w stanie wykazać pomiary elektryczne. W normalnych warunkach najkorzystniej jest mierzyć gradient wzdłuż kierunku linii lotu, gdyż linia ta układa się mniej więcej poziomo, przy tym jeden czujnik znajdowałby się z przodu, a drugi w ognie szybowca. Wówczas utrzymując taki kierunek lotu, przy którym gradient osiąga wartość maksymalną, pilot mógłby się orientować, że leci w kierunku do lub od komina.

Sondowanie komina w oparciu o prędkość pionową.

Każdy pilot szybowcowy po wejściu do komina chciałby natychmiast wiedzieć jak należy zakrążyć, by uzyskać jak największe wznoszenie oraz czy wznoszenie to będzie rosło czy też malało. Pomiary z szybowca w połączeniu z inteligentną interpretacją wskazań przyrządów mogą się wydatnie przyczyniać do uzyskania tych cennych informacji.

Najbardziej dla szybownika istotnym — a więc i wartym zmierzenia elementem komina jest prędkość pionowa, przy czym pilota interesuje raczej prędkość pionowa powietrza, a nie szybowca. Znormalizowane wariometry pokazują co prawda tylko prędkość pionowych ruchów szybowca, ale przez zastosowanie dyszy Pitota z dławikiem może do nich wprowadzić poprawkę na straty wywołane oporami szybowca (opadanie własne). Wskazania wariometru mogą być uniezależnione ponadto od zmian prędkości lotu dzięki WECowi (z dyszą Venturi lub membranowemu). Krótko mówiąc do dyspozycji stoją doskonałe typy wariometrów, które dzięki odpowiedniej technice korekcji są w stanie dać wystarczająco dokładne i natychmiastowe (zwłaszcza wariometry elektryczne, jak np. Crossfell) wskazania pionowej prędkości powietrza w każdych warunkach lotu.

Wyciągnięcie maksimum korzyści z wariometru — to źródło największego postępu, jaki może dać udoskonalenie pojedyńczego czynnika w złożonym zjawisku lotu termicznego. Oznacza to konieczność pilotowania szybowca w taki sposób, by uzyskać możliwie największą prędkość pionową i równocześnie możliwie najwięcej informacji o kominie. Przeciętny pilot nie wie, jak wrócić do miejsca, w którym przed chwilą miał szczególnie dobre wznoszenie — wymaga to zarówno dobrej pamięci wskazań wariometru jak i doświadczenia w dokładnym pilotażu. Pomocą w zakresie zbadania komina mogłoby być urządzenie umieszczone wygodnie w zasięgu wzroku pilota, w sposób ciągle rejestrujące wskazania wariometru na przestrzeni np. ostatnich 100 sekund. Rejestrator ten połączony byłby z uruchamianym przez pilota znacznikiem do oznaczania charakterystycznych punktów okrążenia, np. momentu wchodzenia do chmury czy też każdorazowego mijania kierunku północnego. Zresztą nawet bez użycia takiego urządzenia nie jest trudno zapamiętać odczyty wariometru w czterech zasadniczych punktach okrążenia, by tym sposobem ustalić gdzie jest rdzeń komina.

Istnieje cały szereg manewrów (mogących się przydać przy centrowaniu kominów), które pilot powinien sobie opracować, obliczyć i trenować w spokojnych warunkach. Większość z nich zawiera precyzyjne ciasne okrążenia bez rozpędzania szybowca, z przechyleniem 30—45°, przydatne w silnych, wąskich kominach. Czasem nawet przewrót lub zawrót może być dobrym sposobem szybkiej zmiany kierunku lotu. Ciasne krążenie jest skuteczniejsze przy mniejszej prędkości. Dla rozległych kominów właściwsze będą bardziej zawiłe metody sondowania. Np. w krążeniu o promieniu R = około 65 m, w którym jedno okrążenie trwa 18 sekund (przechylenie 30—45°), zakręt o 270° w lewo połączony z zakrętem o 90° w prawo sprowadza szybowiec — po 18 sekundach od chwili rozpoczęcia manewru — na poprzednią linię lotu, lecz w odległości 2 R z tyłu (licząc od miejsca rozpoczęcia pierwszego zakrętu). Aby znaleźć się na równoległym kursie zmienionym o 180° wystarczy wykonać zakręt trwający 9 sekund, przy czym nowy tor lotu przesunięty będzie

Jak latać dalej i szybciej

(Podwyższenie sprawności szybowcowych przelotów termicznych)

Dr PAUL MACCREADY
Mistrz Świata z 1956 r.

w stosunku do poprzedniego o odległość 2 R. Przy zmianie przechylenia powiedzmy z 45° na 30° promień krążenia wzrasta o ponad 50%, dlatego też wszelkie zwroty należy wykonywać możliwie dokładnie. Bardzo pomocne w tych manewrach są przyrządy żyroskopowe. Wybór metody centrowania komina zależy oczywiście od wskazań wariometru i innych przyrządów. Zazwyczaj wiele można się o kominie dowiedzieć przecinając go najpierw w locie prostym, ale warunkiem opłacalności tego kroku jest odpowiednia interpretacja i wykorzystanie uzyskanych informacji.

Innym systemem sondowania, który umożliwia dokładne uwidocznienie tego co się dzieje w kominie, jest „znaczenie" go podczas pierwszego przelotu w poprzek. Można mianowicie wyrzucać papiery, wypuszczać baloniki, ewentualnie przy pomocy specjalnego urządzenia puszczać w sposób ciągły bańki lub dym. Najlepszą metodą są bańki, gdyż przez minutę czy dwie unoszą się one jako pewna wyraźna całość, podczas gdy dym szybko znika. Aby uczynić dym widzialnym przez dłuższy czas, można go wypuszczać z zewnętrznych odcinków krawędzi spływu skrzydła, skąd zostaje porwany i wessany przez zawirowania tworzące się na końcach skrzydeł; zapobiega to jego rozproszeniu się w powietrzu dopóki oba wiry nie rozpadną się w wyniku wzajemnego oddziaływania na siebie.

Pomiar rozwoju komina.

Jeżeli powietrze wewnątrz komina jest znacznie cieplejsze niż powietrze otaczające na tej samej wysokości, wypór (siła nośna) działający na komin sprawia, że porusza się on ruchem przyśpieszonym: dla szybownika komin staje się coraz lepszy. Ponieważ para wodna jest lżejsza od powietrza, komin o wilgotności wyraźnie większej od tej jaką posiada powietrze otoczenia na danym poziomie zachowuje się tak, jak gdyby był cieplejszy, uzyskując dzięki większemu wyporowi dodatkowe przyśpieszenie (komin zawsze ma większą wilgotność niż otoczenie, przy czym wilgotność ta wzrasta wraz z wysokością, by osiągnąć 100% przy podstawie chmury). Opór powietrza powoduje jednak zmniejszenie pionowej prędkości komina, tak że wnioskowanie o efektywnej sile komina na podstawie pomiaru stopnia chwiejności nie jest wyjściem najlepszym; należy również uwzględniać wszystkie inne właściwości komina i powietrza otaczającego, które ulegają nieustannym zmianom z wysokością (np. w ciągu minuty bąbel termiczny poruszający się początkowo pod wpływem wyporu może się znaleźć na poziomie, na którym w związku z cechami otoczenia wyporu już nie będzie: bąbel przestanie się wznosić). W teorii konwekcji szereg elementów jest jeszcze przedmiotem poważnych sporów, ale z punktu widzenia pilota szybowcowego można stwierdzić jedno: dobry komin o dużym wyporze w ciągu najbliższych 1—2 minut pozostaje jednakowo silny lub nawet prędkość jego rośnie, podczas gdy słabnięcie komina jest dowodem działania niewielkiego wyporu lub nawet wyporu ujemnego.

Przyśpieszenie ruchu powietrza w kominie w wyniku działania wyporu (pomijając opór powietrza, którego wpływ na rdzeń komina nie jest znany) można wyrazić wzorem:

$$a = g \frac{Tw - Tz}{Tz} + 0{,}6\ Ww - Wz$$

gdzie: — g — przyśpieszenie ziemskie
T — temperatura bezwzględna
W — stosunek masy pary wodnej do powietrza;
w, z — indeksy, oznaczające wnętrze oraz zewnętrzne otoczenie komina.

W warunkach typowych) nadwyżka temperatury komina wynosząca 1 °C wywoła skierowane do góry przyśpieszenie (w przybliżeniu) a = 100 m/min², zaś u podstawy chmury wspomniany poprzednio wpływ wilgotności na wypór może wywołać przyśpieszenie o podobnej wartości.

Aby określić wypór komina, należy w zasadzie dokonać pomiaru wartości Tw, Tz, Ww i Wz na jednej i tej samej wysokości. Obliczenie można jednak przeprowadzić mierząc tylko wartości Tw i Tz, ponieważ wiadomo, że wypór będący wynikiem wilgotności ma zawsze wartość dodatnią (wilgotność wewnątrz komina jest zawsze większa niż na zewnątrz, a wartość maksymalną tej wilgotności może z wystarczającą dokładnością ustalić w funkcji wysokości na podstawie praw termodynamiki, znając właściwości danej masy powietrza). Przy pomiarach temperatury należy zmniejszyć wpływ dynamicznego ogrzewania czujników przez zastosowanie osłony przeciw zawirowaniom. Poważne utrudnienie przy pomiarach Tw i Tz stanowi fakt, że wysokość lotu zmienia się w miarę przemieszczenia się szybowca w kominie, w związku z czym rejestrowane są również i zmiany temperatury wynikające z adiabatycznego ogrzewania się powietrza. Pożyteczny tu byłby termometr temperatury potencjalnej z poprawką wysokościową około 1 °C/100 m. Przybliżoną wielkość poprawki może uzyskać przy pomocy wskaźnika mierzącego różnicę temperatur między powietrzem otaczającym, a powietrzem zawartym w rozszerzalnym balonie lub powłoce. Przy pionowych ruchach szybowca powietrze w balonie rozprężałoby się lub sprężało, oziębiając się lub ogrzewając adiabatycznie i dając w ten sposób żądaną poprawkę. Z powodu przewodzenia ciepła przez powłokę balonu powstaje po pewnym czasie błąd wskazań, przeto w momencie wejścia do komina należy ustawić wskaźnik na zero i od tej chwili można uważać odczyty za prawidłowe przez okres około minuty. Nie jest wykluczone, że naczynie wyrównawcze wariometru wystarczyłoby jako balon, przy czym miałoby tu oczywiście miejsce „oddychania" naczynia, a nie jego rozszerzanie się; jednakże z uwagi na małą pojemność naczynia wpływ przewodzenia ciepła mógłby się okazać za duży. Poprawkę wysokościową można również określić przy pomocy pewnego nieco skomplikowanego układu elektronowego współpracującego z wysokościomierzem.

Wskaźniki kierunku krążenia.

Skoro rdzeń komina jest cieplejszy niż otoczenie, nasuwa się logiczny wniosek, że pomiar różnicy temperatur między końcówkami obydwóch skrzydeł umożliwi określenie kierunku w jakim należy zakrążyć, by znaleźć się w centrum komina. Skonstruowano na świecie wiele takich „kominowskazów", jednak właściwie nie słyszy się, by je gdzieś

z powodzeniem stosowano. Poprzednie rozważania na temat wyporu działającego na komin wykazały, że wypór może powstać dzięki samej tylko zawartości pary wodnej w powietrzu, tj. przy braku różnicy temperatur między wnętrzem komina a otoczeniem. Nawet jeżeli komin jest cieplejszy od otoczenia, średnia różnica temperatur może być rzędu 0,5° C/1 000 m, co jest wartością zbyt małą do zmierzenia; w dodatku przypadkowe i o większej wartości wahania temperatury w wyniku turbulencji zupełnie zniekształcają wskazania przyrządu. W rezultacie istnieje małe prawdopodobieństwo, że kominowskaz pokaże właściwy kierunek w jakim należy lecieć, za to liczyć się trzeba z szeregiem fałszywych informacji ubocznych. Wreszcie w chwili rozpoczynania zakrętu w stronę wyimaginowanego komina opuszczające się skrzydło wewnętrzne wchodzi w powietrze cieplejsze; ponieważ pionowy gradient temperatury ma na ogół wartość wielokrotnie większą niż gradient poziomy, fałszywe — choć po myśli pilota — wskazania przyrządu rosną, utwierdzając szybownika w przekonaniu, że manewr był słuszny.

Mimo stałego udoskonalania czujników do pomiaru temperatury na końcach skrzydeł, wartość nawet najlepszych obecnie urządzeń pozostaje nadal problematyczna. W celu wyeliminowania wpływu ogrzewania dynamicznego i wpływy różnicy poziomów końcówek skrzydeł Temple opracował metodę, przy której na końcu każdego skrzydła mierzona jest różnica dwóch temperatur: temperatury w danej chwili i sprzed sekundy.

O wiele większe znaczenie dla rozwoju omawianych urządzeń może mieć oparcie się nie na pomiarze gradientu temperatury, lecz na pomiarze innych gradientów, jak np. gradientu wilgotności. Zmiany zawartości pary wodnej w przekroju komina sięgają 50%, podczas gdy zmiany temperatury są rzędu zaledwie ułamka procenta. W pobliżu wierzchołka komina przy termice bezchmurnej wilgotność właściwa powietrza otaczającego może wynosić 2 gramy wody na 1 kg powietrza, zaś w rdzeniu komina aż 8 gramów na 1 kg. Czułe wskaźniki wilgotności na końcach skrzydeł są więc w stanie określić położenie środka komina w sposób znacznie pewniejszy, niż kominowskaz oparty na pomiarze temperatur, nawet przy zakłóceniach wywołanych turbulencją. Szybkie reagowanie wskaźników na parę wodną stanowi pewne utrudnienie, ale prace nad kilkoma doświadczalnymi układami z termistorami o wilgotnej kulce rokują osiągnięcie obiecujących wyników.

Jest rzeczą oczywistą, że podstawę do „rozgryzienia" komina mogłyby dać i pozostałe wartości zmienne. Jony, zanieczyszczenia i przewodność stanowią, jak stwierdzono na początku niniejszej pracy, jedną z cech charakterystycznych komina ze względu na to, że powietrze zostało do komina zassane z warstwy przyziemnej.

Dalszy wskaźnik rdzenia komina (choć też nie wolny od błędów) to różnica pionowej prędkości opływu końców skrzydeł. Dokładne pomiary gradientu prędkości są na szybowcu trudne, niemniej w krańcowych przypadkach wyraźne podnoszenie jednego ze skrzydeł sygnalizuje pilotowi, w jakim kierunku krążyć. Wydaje się celowe opracowanie odpowiedniego urządzenia do jakościowego rejestrowania tej zmiennej, przynajmniej do wykorzystania w locie prostym.

Dostosowanie pilotażu szybowca do warunków chwilowych.

Niektóre czynniki związane z techniką pilotażu w kominach zostały już omówione. Precyzja pilotażu jest nieodzownym warunkiem poznania każdego komina, jakkolwiek złożoność problemu nie pozwala na określenie drogą matematyczną manewrów najodpowiedniejszych do wysondowania i wykorzystania komina: czynniki takie jak jakość przyrządów, promień krążenia, czas jednego okrążenia, osiągi i sterowność szybowca, straty energii wskutek oporu — winny być rozpatrywane wyłącznie w odniesieniu do warunków i czynników meteorologicznych.

W zakresie lotu dynamicznego (w których energię czerpie się z poziomowych lub pionowych podmuchów w atmosferze) uzyskiwanie wyczynów jest teoretycznie możliwe, ale jak dotąd w praktyce nie stosowane. Tematem tym zajmuje się szczegółowo Klemperer w swej klasycznej już pracy.

Do określenia najlepszej prędkości przeskokowej między kominami służy używany dziś powszechnie kalkulator krążkowy. Kalkulator uwzględnia prędkość prądów opadających, biegunową prędkości szybowca i spodziewaną prędkość prądu występującego w następnym kominie. Po wbudowaniu do wariometru energii całkowitej urządzenia wprowadzającego poprawkę na opór (opadanie własne) szybowca, kalkulator krążkowy może być przekonstruowany w taki sposób, że będzie natychmiast podawał najkorzystniejszą prędkość (a nie wskazówki, czy lecieć prędzej lub wolniej); umożliwia to szybsze i bardziej jednoznaczne korygowanie lotu. Jeszcze inne rozwiązania mogą pilotowi ułatwić odczytanie właściwej prędkości przeskoku (np. druga wskazówka na prędkościomierzu), wreszcie zaś do dyspozycji stoją urządzenia samoczynne, które w tym zakresie mogą zastąpić pilota.

W burzliwym powietrzu można zwiększyć zasięg szybowca przez szybkie dopasowywanie parametrów lotu do warunków chwilowych, co pozwoliłoby na maksymalne wykorzystanie tych warunków. Jest to już jakby pewna forma lotu dynamicznego. Osiągnięty tą metodą zysk jest jednak nieznaczny: odchyłka o kilka czy nawet kilkanaście km/h od właściwej prędkości przeskoku ma zdumiewająco mały wpływ na zasięg szybowca lub prędkość przelotową w warunkach termicznych. Np. gdy na szybowcu Schweizer 1—23 przy założonym średnim wznoszeniu 1,5 m/sek przy prądzie opadającym 1,2 m/sek pilot utrzymuje na przeskoku prędkość 112 km/h lub 145 km/h zamiast najkorzystniejszej prędkości 129 km/h, prędkość przelotowa zmniejszy się tylko o 2%.

Inaczej ma się sprawa z podmuchami poziomymi. W tym przypadku zastosowanie szybkich zmian prędkości (wysokości) może dać większe korzyści, ponieważ istotny jest tu sam moment wchodzenia lub opuszczania strefy przepływu o odmiennych parametrach, a nie czas przebywania w tej strefie. Z uwagi na to, że siła nośna nie jest liniową funkcją prędkości, przyrost energii szybowca w wyniku wzrostu prędkości lotu jest większy, niż ubytek energii w wyniku zmniejszenia się prędkości o taką samą wartość w stosunku do prędkości początkowej. Dokładny i natychmiastowy dobór przez pilota najwłaściwszej w danej chwili prędkości — ewentualnie z pomocą odpowiedniego urządzenia bezwładnościowego reagującego na przyśpieszenia normalne i sprzężonego z układem sterowania — może prawdopodobnie podwyższyć chwilowe osiągi szybowca, jednakże ostateczny zysk byłby i tak nieznaczny, z wyjątkiem przypadku jakichś niezwykle dużych zmian w poziomych i pionowych ruchach atmosfery.

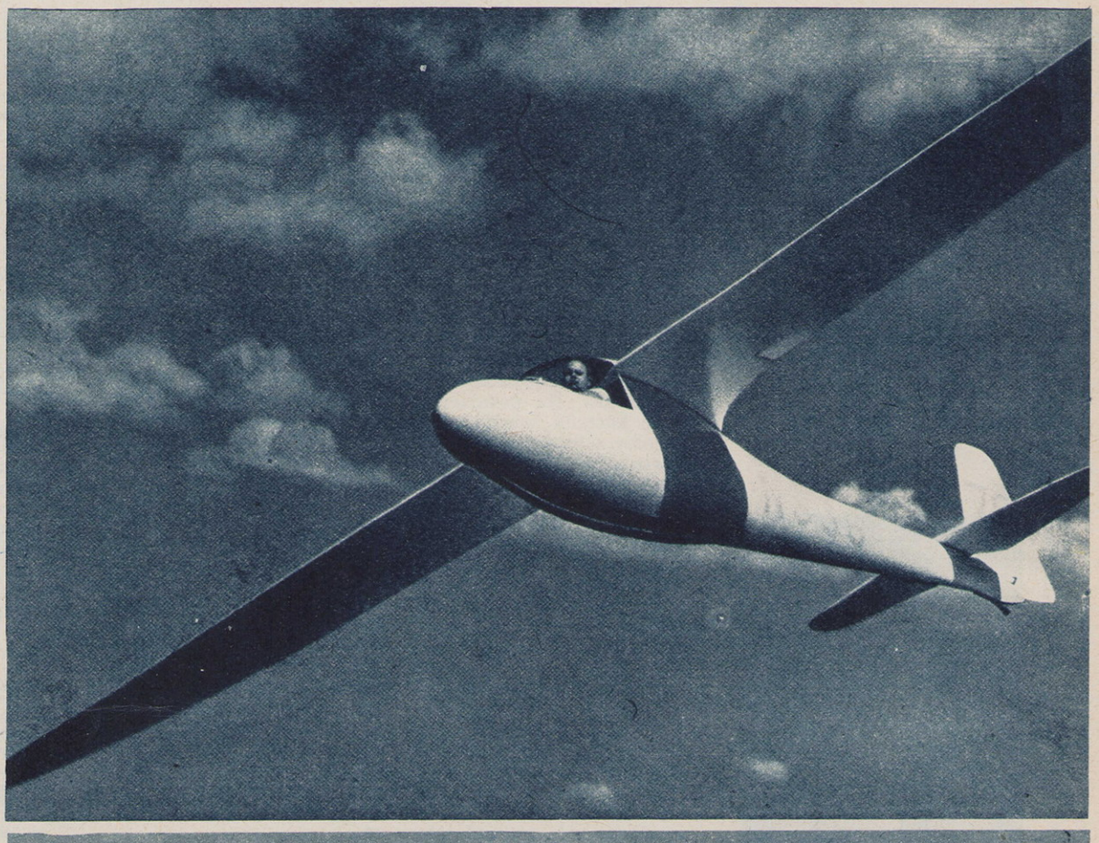
Perspektywy na przyszłość.

Dzięki odpowiednim możliwym do wykonania i niezbyt kosztownym poprawkom w zakresie przyrządów oraz po nabyciu pewnej praktyki w stosunku takich ulepszonych przyrządów pilot jest w stanie doprowadzić do zmniejszenia prędkości opadania podczas przeskoków międzykominowych, zwiększyć szanse wykrycia z daleka następnego komina, a po próbnym przelocie w poprzek komina ocenić perspektywy dalszego jego rozwoju i sprawnie komin wycentrować. W przeciętnym locie korzyści z zastosowania tych usprawnień mogą znacznie przewyższyć różnice osiągów między typowymi szybowcami zawodniczymi.

Najważniejszym przyrządem jest tu niewątpliwie czuły wariometr zaopatrzony w kalkulator najlepszej prędkości przeskoku oraz uwzględniający poprawki na zmiany prędkości (WEC) i na opór powietrza. Już ten jeden przyrząd przy pewnym treningu w technice posługiwania się nim podczas różnych stanów lotu i manewrów pilotażowych może przynieść poważne zyski. Chcąc osiągnąć jeszcze więcej, stosując jednak bardziej skomplikowane lub nowe ale możliwe do zdobycia urządzenia, warto zainstalować: rejestrator prędkości, samoczynnie określający właściwą prędkość przeskoku; urządzenie do pomiaru wyporu komina działające na zasadzie pomiaru temperatur; wytwornicę baniek do „znaczenia" komina; wreszcie kominowskaz oparty na wyznaczaniu gradientu potencjału; warto podjąć też próbę opracowania przyrządu na gradient wilgotności. Nader obiecująca i podna uwagi jest aparatura pracująca w podczerwieni i mierząca temperaturę ziemi — może się okazać wartą wykonania mimo wysokich kosztów. Nie ulega zresztą kwestii, że w miarę dalszych badań pojawią się zupełnie nowe koncepcje i że wiele urządzeń uważanych obecnie za nieprzydatne — w wyniku zostanie przystosowanych do pracy w szybownictwie.

Pilot, który czynnie śledzi i bada te zagadnienia, może poważnie przyczynić się do dalszych postępów szybownictwa i meteorologii, a jednocześnie uzyskać na zupełnie przeciętnym szybowcu wyniki osiągalne normalnie tylko na sprzęcie wysokowyczynowym.

Opracował: JANUSZ KRASICKI



Na trasie diamentowej pięćsetki — szybowiec „staromodny" Lo-150. Wysokość — według autora zdjęcia — 1 000 metrów. Foto: „Soaring"

W lotniczej KSIĘGARNI

W miejsce dotychczasowego cotygodniowego informowania o książkach tematycznie związanych z lotnictwem starać się będziemy od stycznia bieżącego roku, oczywiście w miarę ukazywania się książek, omawiać je nieco obszerniej.

DLA ZWYCIĘSTWA I PRZYJAŹNI

PISARZ dla młodzieży od lat 12 do 60 zwrócił znowu naszą uwagę swoją nową książką. Mowa oczywiście o popularnym literacie lotniczym — **Januszu Meissnerze** i jego ostatniej książce **„Dla zwycięstwa"**. Jest to opowieść o przeżyciach Zbigniewa Brandta, który swój przydomek Hadżi przywiózł z Arabii Saudyjskiej, gdzie Państwowe Zakłady Lotnicze wysłały go dla reklamy polskich maszyn myśliwskich.

Czytając książkę Meissnera i uważnie śledząc losy Brandta dowiadujemy się o wielu interesujących wydarzeniach, w których uczestniczyli polscy lotnicy, poznajemy ich cechy charakteru, wreszcie sposób załatwiania wielu spraw. Właśnie te cechy charakteru utwierdzają nas w przekonaniu, iż Janusz Meissner pod zmienionymi nazwiskami przedstawił niektórych dowódców lub wyższych oficerów z przedwojennego lotnictwa wojskowego. Aż chciałoby się w miejsce Skarbonki, Króla Powietrza czy Efendiego wstawić prawdziwe nazwiska.

Meissner jak zawsze urzeka barwą opisu jakiegoś zdarzenia, który tak bardzo zbliża czytelnika do autora książki. Wciąga nas więc w atmosferę wojny, a przede wszystkim ucieczki na skradzionym samolocie z Francji do Anglii. Oczywiście maszynę tę pilotuje Hadżi. Autor każe nam z niecierpliwością śledzić później jego lot na angielskim myśliwcu typu „Hurricane", któremu w każdej chwili grozi zderzenie w chmurach ze zdradziecką siecią stalową balonów zaporowych.

Wreszcie pasjonujemy się lotami załóg w Afryce na trasie Takoradi (Złote Wybrzeże) — Wadi Halfa — Kair. A po afrykańskiej epopei bohaterów książki autor książki skupia naszą uwagę na lotach z Brindisi (Italia) do Warszawy, w okresie tragicznych dni powstania.

Papularny pisarz lotniczy szybko zainteresował nas biegiem wypadków i konfliktów. Na poszczególnych kartach książki znajdujemy odbicie problemów nurtujących naszych lotników. Piszę lotników, ponieważ chodzi nie tylko o pilotów. I znowu odkrywamy, że bohaterzy Meissnera mówią po ludzku, bez sztuczności. I jakkolwiek opowieść „Dla zwycięstwa" prawie w całości jest fikcją literacką, to jednak realia autor podał w sposób bardzo przekonujący. Stąd też czytelnik może sądzić, iż książka „Dla zwycięstwa" jest opowieścią o wydarzeniach, które mogły mieć miejsce w rzeczywistości. Pisarz umie nawiązać nić sympatii między czytelnikiem, a postaciami opisywanymi w książce.

Zdajemy sobie też sprawę i z tego, że autor bez uproszczeń przedstawił problemy życiowe lotników, o których dowiadujemy się w książce. A co najważniejsze Meissner trafnie i życiowo pokazał uczucia Jean do Brandta. Co tu mówić, autor prawie pięćdziesięciu książek lotniczych umie rozłożyć akcję tak, że trzyma ona czytelnika w stałym napięciu oraz stopniowo wzmaga zainteresowanie opisywanymi ludźmi powietrza. Jest to nie lada zaleta warsztatu literackiego. Wypływa ona nie tylko z koncepcyjnych umiejętności pisarza ale i dążenia do wiernego przedstawienia działalności lotników w okresie minionej wojny.

Inna książka, mogąca zaciekawić i pobudzić do refleksji to opowieść pisarza radzieckiego **Josifa Gierasimowa** pod tytułem **„Mój dom na ziemi"**. Było nas trzech — zapowiada na wstępie autor — Cyryl Gudow, kapitan samolotu, Sieroża Jewsiejew pełniący obowiązki drugiego pilota oraz ja — Ignacy Soszyn, radiotelegrafista pokładowy. Gdy czytamy pierwsze stronice książki, przychodzi nam na myśl powieść Janusza Meissnera „Niebieskie drogi". Podobnie jak u naszego pisarza tak i u Gierasimowa rzecz dzieje się w środowisku pilotów komunikacyjnych. Ale w książce Gierasimowa tylko w jednym przypadku znajdziemy ludzi powietrza w ich codziennym zmaganiu się z żywiołem. W książce radzieckiego pisarza nie odszukamy barwnych i pasjonujących opisów lotów, którymi urzeka Meissner.

Lotnicy w różny sposób bywają szczęśliwi, o lotnikach można więc różnie. Autor całą swoją uwagę skupił na pokazaniu właśnie lotników po lądowaniu — po ich powrocie na ziemię z dalekich rejsów komunikacyjnych. I właśnie to życie na ziemi, tak mało znane i opisywane przez pisarzy, szczególnie w odniesieniu do lotników, u Gierasimowa budzi odruch zainteresowania, a przede wszystkim zrozumienia. Mała plotka, że Nadzia — żona drugiego pilota Sierioży — odchodzi do innego, w tym przypadku też pilota, jest jednym z wątków dla autora do zarysowania ludzkich charakterów oraz pokazania wpływu środowiska na ich losy.

Zastanawiamy się także nad słowami jednego z bohaterów książki, pierwszego pilota Cyryla Gudowa: W lotnictwie nie ma miejsca dla „poczciwych" pilotów, dla „poczciwych" mechaników, dla „poczciwych" dyspozytorów. Kiedy samolot jest w powietrzu, przyjacielskie stosunki i tolerancja — to nasi wrogowie. Wystarczy, żeby pilot wybaczył mechanikowi najmniejszą niedokładność, a może to doprowadzić do katastrofy.

Wszyscy mają wobec siebie obowiązki, wszyscy je wykonują, ale jak? Otóż to. Od ich bowiem wykonania zależy, na przykład w lotnictwie, życie ludzkie. W powietrzu bywa różnie, trzeba zapomnieć o sprawach i kłopotach pozostawionych na ziemi. I tak właśnie Sieroża, któremu odchodzi żona przeżywa ogromnie w czasie lotu. Zamiast wykonywać uważnie swoje obowiązki związane z jego czynnościami w powietrzu, zatraca uwagę i staje się mniej czujny na wskazania przyrządów pokładowych. A to już tylko jeden stopień do tragedii w powietrzu. Samolot komunikacyjny Il-14 naładowany pasażerami zaczyna się palić na wysokości dwóch tysięcy metrów. Dzięki przytomności umysłu, pierwszemu pilotowi udaje się szczęśliwie lądować. Któż by pomyślał, że pośrednią przyczyną pożaru samolotu była właśnie kobieta — Nadzia. Opowieć kończy się w sposób trochę nieoczekiwany dla czytelnika.

Z pewnością książka **Albina Siekierskiego** pod tytułem **„Pół godziny przyjaźni"** zainteresuje nie tylko tych, którzy oglądali film „Czerwone berety". Właśnie maszynopis tej opowieści stał się pretekstem do napisania scenariusza i zrealizowania filmu z życia żołnierzy wojsk powietrzno-desantowych.

Na wstępie trzeba stwierdzić, iż pewna grupa osób doszukuje się uparcie w spadochroniarstwie, a przede wszystkim w ludziach związanych z tą dziedziną stanowiącą jedną z dyscyplin lotnictwa, jakichś ludzi życiowo wykoślawionych lub zdążających do spadochroniarstwa w celach pokuty, rozgrzeszenia czy też stania się prawdziwym człowiekiem i a może nawet bardziej niż prawdziwym i ludzkim. Często właśnie ci ludzie, którzy spadochroniarstwo znają ze słyszenia, starają się szermować hasłem „Spadochroniarze to ludzie twardzi, spadochroniarstwo to wspaniała szkoła charakteru". A czy inne dziedziny sportu nie są szkołą charakteru?

Wydaje mi się, że autor tej opowieści zasugerował się trochę wspomnianym wyżej hasłem. Takie refleksje nasuwają się po przeczytaniu „Pół godziny przyjaźni". Autor wprowadzając do swej książki postacie pierwszo- i drugoplanowe nie ustrzegł się pewnych uproszczeń. Tych uproszczeń, które zaważyły na właściwym pokazaniu jakichś nowych zjawisk zachodzących w naszym życiu, a w tym przypadku i w naszym wojsku. Oczywiście na każdy temat można różnie pisać. Czy wojskom powietrzno-desantowym nie należała się książka o brawurze, wspaniałym koleżeństwie, zadaniach specjalnych, zawodach, przygodach w powietrzu i w terenie na zapleczu „wroga"? I właśnie na tle przeżyć poborowych uwydatniłaby się dobitnie rola wychowania dowódców i wpływu wojska na kształtowanie się charakteru żołnierzy.

W książce Siekierskiego najwyraźniej chyba zarysowana jest postać Kardasa — kombinatora, który nie tylko swoje życie opiera na kretactwie i szantażu, ale stara się innych wciągnąć do tego rodzaju intryg. Czytelnik ma prawo też nie dowierzać, aby Kardas złożył zeznania obciążające siebie winą za niechlubny i zatajony czyn Wareckiego. I czy Kardas — Warecki to typowy przykład żołnierzy wojsk powietrzno - desantowych? Ponadto wydaje się, że opowieść jest miejscami zbyt rozwlekła.

Wreszcie na koniec pozostała nam **„Góra czterech wiatrów" — Marii Kann**, popularnej autorki książek dla dzieci i młodzieży. Właściwie książkę tę jedynie sygnalizujemy, bowiem jest to już piąte wydanie tego tytułu, wciąż cieszącego się zrozumiałym zainteresowaniem nie tylko młodego czytelnika.

(teem)

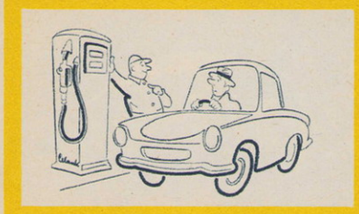
Janusz Meissner ▪ DLA ZWYCIĘSTWA, Wydawnictwa „Iskry", Warszawa 1964, str. 274, cena 22 zł. Obwoluta Jerzy Zbijewski. Książka zatwierdzona przez Ministerstwo Oświaty do bibliotek liceów ogólnokształcących, zakładów kształcenia nauczycieli, zasadniczych szkół zawodowych i techników.

Josif Gierasimow ▪ MÓJ DOM NA ZIEMI, „Czytelnik", Warszawa 1964, str. 202, cena 10 zł. Opracowanie graficzne Jan Miklaszewski.

Albin Siekierski ▪ PÓŁ GODZINY PRZYJAŹNI Wydawnic. two MON, Warszawa 1964, str. 285, cena 14 zł. Obwoluta i strona tytułowa Janusz Przybylski.

Maria Kann ▪ GÓRA CZTERECH WIATRÓW, „Nasza Księgarnia", Warszawa 1964, str. 287, cena 15 zł. Okładka Bohdan Butenko, ilustracje Zbigniew Piotrowski.

LATAJĄCY HANGAR



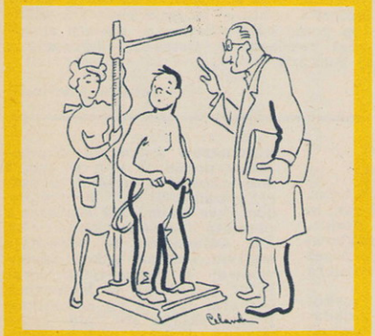
Z PODRÓŻY PO USA

KIEROWCA podjeżdżający pod pewną stację benzynową w Kalifornii zauważył napis: „Stacja obsługiwana jest przez byłego lotnika, weterana II wojny światowej".

Po zapłaceniu za paliwo kierowca zagadnął benzyniarza:

— Więc pan służył w lotnictwie podczas wojny?

— Oczywiście — padła odpowiedź — byłem majorem w Luftwaffe.



WAGA W PORZĄDKU

W pewnej jednostce lotniczej urządzono badania kontrolne, mające na celu stwierdzenie czy członkowie personelu latającego mają odpowiednie normy wagi i wzrostu. Tym, którzy mieli nadwagę, aplikowano uciążliwe ćwiczenia odchudzające. Oficerowie, oczekujący z niepokojem swej kolejki przed drzwiami gabinetu lekarza, zwrócili się do niskiego korpulentnego porucznika, który właśnie wyszedł po badaniach.

— No? Jak ci poszło? Musisz zrzucić wagę?

— Powiedzieli, że nie, waga jest w porządku, mam tylko podrosnąć.

POZWOLENIE NA START

Kapitan S. miał lecieć, jako pasażer, wojskowym samolotem transportowym. Gdy znalazł się na lotnisku, zauważył, że jego maszyna kołuje już na start, ruszył więc natychmiast w jej stronę i biegł co sił środkiem pasa, gdy posłyszał głos megafonów.

— Kapitanie S! Proszę natychmiast przerwać rozbieg, nie otrzymał pan pozwolenia na start!

PRZERWANY LOT

DNIA 8 stycznia 1954 r. Na lotnisku od kilkunastu minut szaleje śnieżna zadymka. Kołujemy pod budynek dworca lotniczego. Głośnik chrypi... Samolot do Leningradu... Wraz z drugim pilotem naszego Li-2 — Anatolem Kaliniczewem pomagamy pasażerom przy zajmowaniu miejsc — pięcioosobowa grupka ludzi szybko wchodzi do kabiny — jakaś młoda kobieta, mężczyzna w mundurze oficera lotnictwa — tylko bez odznak — pewnie po demobilizacji, dwóch zaciekle dyskutujących inżynierów i 17-letnia dziewczyna, żegnana przez ojca — oficera marynarki.

Jesteśmy już w powietrzu, wychodzimy nad chmury. Kaliniczew odprawia swoje nawigacyjne „misteria", nasz mechanik Timosza Romaszkin bierze stertę czasopism i przechodzi do kabiny, by rozdać je pasażerom, a ja patrzę przed siebie — w tym rejonie powinniśmy spotkać „Litkę" lecącą z Leningradu.

Nie zwróciłem uwagi, kiedy powrócił Romaszkin, a tuż za nim szedł do kabiny pasażer w mundurze lotniczym. Usłyszeliśmy niski, przyduszony głos: — Ręce do góry!

Obracam się raptownie — rozkraczony w ciasnym przejściu stoi ex-lotnik z pistoletem skierowanym w naszym kierunku.

— Ręce do góry! Wyłączyć radio! Włączyć auto-pilota!

Obok pasażera stoi młoda kobieta, też z pistoletem.

Co robić? Przede wszystkim zyskać na czasie. Podnoszę powoli ręce. Kaliniczew mówi półgłosem:

— Dowódco, co robimy?

— Na razie spokój. Obserwuj!

— Milczeć! — krzyczy „lotnik".

Jesteśmy w kiepskim położeniu — trudno wydostać się z foteli, a na dobitek futrzane kurtki krępują nam ruchy. W lepszej sytuacji jest Timosza i nasz „radio" Wołodia Gładkow, ale na nich patrzą dwie czarne lufy. Ex-pilot bierze z rąk kobiety pistolet, każe odwrócić się Wołodce plecami, założyć ręce w tył. Kobieta wyciąga z torebki sznur i zaczyna krępować ręce radiotelegrafiście. Timosza uważnie śledzi każdy ruch nieprzyjaciół. Mężczyzna z pistoletami spogląda na swą wspólniczkę — moment nieuwagi wykorzystuje Romaszkin i rzuca się naprzód — kobieta upada na podłogę, a jej towarzysz odskakuje w bok i strzela z obu pistoletów. Timosza mięknie w nogach i osuwa się na podłogę.

Jednocześnie wyskakujemy z foteli — jeden pistolet wybity z ręki przeze mnie, drugi wyrywa Anatol. Leżąca u nóg Wołodii kobieta przytomnieje, w jej ręce błyska nóż. Gładkow rozpaczliwie szarpie związanymi rękoma, zdziera skórę razem ze sznurem i w chwilę później tym samym sznurem pęta obezwładnioną towarzyszkę „lotnika". Obok leży jej skrępowany wspólnik. Anatol zagląda do kabiny pasażerów — panuje tam spokój — nikt się niczego nie domyśla. Pochylamy się nad Romaszkinem. Mechanik leży nieprzytomny — stracił dużo krwi. Siadam w fotelu i biorę kurs powrotny — Leningrad daleko, a Timoszy potrzebna jest natychmiastowa pomoc.

Schodzimy do lądowania. Podjeżdża karetka, ludzie w białych kitlach ostrożnie wynoszą Timofieja.

Niestety, było już za późno. Za jego bohaterstwo Rada Najwyższa przyznała Timofiejowi Terientiewiczowi Romaszkinowi pośmiertnie tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. (F)

SPOSÓB NA KAMIKAZE

W czasie walk na Pacyfiku, w rejonie często nawiedzanym przez samobójczych lotników „Kamikaze", na wieży działowej pewnego amerykańskiego niszczyciela pojawiło się kilka wielkich znaków japońskiego pisma.

Początkowo nikt nie zwrócił na to wielkiej uwagi, sądzono, że jest to zapewne jakieś dumne wyzwanie bojowe lub obelga pod adresem nieprzyjaciela. Jeden z oficerów wywiadu przy sztabie dowódcy floty postanowił to jednak sprawdzić. Wybrał się samolotem ponad wspomniany okręt i wrócił z następującym tłumaczeniem:

— Jestem nieważny, przestarzały niszczyciel, szukaj sobie coś lepszego.

NOTKI - PLOTKI

Na peryferiach dużego miasta wylądował „latający spodek". Marsjańska załoga opuściła swój pojazd i stanąwszy na ziemi, z ciekawością rozglądała się wokół. Dowódca pierwszy zauważył opodal hydrant, z którego kapała woda i po chwili namysłu ruszył w jego kierunku.

Stanął, obejrzał uważnie hydrant, wreszcie nachylił się nad nim:

— Ty jesteś tutaj szefem? — spytał.

— Daj mu spokój Yax — jeden z Marsjan zwrócił się do dowódcy — przecież to jeszcze dziecko.

*

Za chwilę nastąpi długo odwlekany start amerykańskiego kosmonauty. Żegnając się z pilotem, jeden z naukowców mówi: „Mimo wszystko, to będzie historyczne wydarzenie. Będziesz pierwszym Amerykaninem, który obleci Ziemię, nie wyciągając książeczki czekowej".

*

Jeden z pasażerów Boeinga 707, lecącego z Los Angeles do San Francisco, pyta stewardessę dlaczego sygnał „zapiąć pasy" pali się przez cały czas, mimo iż lot jest nadzwyczaj spokojny.

— Och, to po prostu tak się złożyło — wyjaśnia dziewczyna — że w przodzie siedzi 25 tancerek z zespołu kabaretowego, a w tyle kabiny piętnastu rezerwistów udaje się na roczne przeszkolenie wojskowe.

*

Niezwykły wypadek miał miejsce w porcie lotniczym w Atenach. Z samolotu linii Rzym — Ateny wyniesiono pasażera, który tuż przed lądowaniem stracił przytomność. Przewieziony do szpitala, zmarł — mimo wysiłków lekarzy. Przyczyną śmierci było uduszenie spowodowane gorsetem, ciasno opinającym ciało zmarłego pasażera.

W gorsecie było zaszyte 1 500 zegarków

*

Nad stolicą stanu Oklahoma przeprowadzono ostatnio próby z myśliwcami F-104 „Starfighter", których celem było zbadanie skutków wywoływanych przelotem samolotów naddźwiękowych (w związku z przygotowaniem do wprowadzenia na linie supersonicznych „linerów") na ludność zamieszkałych okolic.

Już po szesnastym locie kierownictwo badań otrzymało 120 zażaleń popartych żądaniami o wyrównanie szkód materialnych „popełnionych" przez „Starfightery".

*

Pierwszy ślub w powietrzu miał miejsce w 1919 roku — oczywiście w USA. W obecności 13 osób — rodzina, świadkowie, załoga — porucznik Meade zawarł związek małżeński z miss Duomont, w kabinie samolotu pasażerskiego krążącego na wysokości 600 metrów nad stolicą stanu Texas — Houston.

*

W marcu 1910 roku, z podparyskiego lotniska Issy, wystartował samolot Caudron 6-3 pilotowany przez Jules Vedrines'a. Kilkuminutowy lot miało zakończyć lądowanie na dachu Galerie Lafayette w Paryżu.

Dopingiem do tego niecodziennego wyczyny była suma 25 000 franków, wyznaczona jako nagroda przez dyrekcję Galerii dla pilota, który wyląduje i wystartuje z dachu budynku.

Vedrines wylądował pomyślnie, uszkadzając tylko lekko swój samolot. Po doraźnym remoncie pilot ponownie wsiadł do kabiny, ale w tym momencie na „lotnisko" wkroczyli policjanci, przedstawiając rozkaz prefekta zakazujący startu.

Dyrekcja uchyliła się od wypłacenia nagrody, twierdząc, iż nie wszystkie jej warunki zostały spełnione.

Nasi KORESPONDENCI piszą

KIELCE

AEROKLUB Kielecki wspólnie z Zarządem Okręgowym Zw. Zaw. Prac. Handlu i Spółdzielczości, Związkiem Spółdzielni Spożywców „Społem" i Woj. Kom. Federacji Sportowej „Sparta" zorganizował w ramach XX-lecia PRL i XX-lecia Ludowego Lotnictwa Polskiego imprezę p. n. „Pożegnanie lata".

Na imprezę zorganizowaną na miejscowym stadionie złożyły się m. in. biegi przełajowe oraz zawody latawców. W tych ostatnich startowało 84 zawodników. W kategorii latawców płaskich zwyciężył Wojciech Lewicki z Ostrowca przed Aleksandrem Koletą i Haliną Bronatek, oboje z Opoczna. W kategorii latawców skrzynkowych pierwsze miejsce zajął Zenon Sowiński z Radomia, drugie Andrzej Dyk z Kielc, trzecie Wiesław Kosior z Radomia.

Zwycięzcy otrzymali dyplomy i nagrody, wśród których były przeloty samolotem.

Marta Domagała

LUBLIN

W lubelskim ratuszu spotkali się przedstawiciele władz miejskich z najlepszymi sportowcami i działaczami sportu z Lublina i powiatu lubelskiego. W spotkaniu tym uczestniczyli także przedstawiciele dwu regionalnych aeroklubów — Lubelskiego i Robotniczego ze Świdnika. Po dokonaniu oceny osiągnięć sportowych w poszczególnych dyscyplinach przewodniczący Prezydium MRN w Lublinie Mieczysław Martyn wręczył najbardziej zasłużonym pamiątkowe medale, dyplomy i upominki. Otrzymali je m. in: mistrz Polski w akrobacji samolotowej, kierownik A. R. w Świdniku — Stanisław Kasperek, prezes zarządu Aeroklubu Robotniczego — mgr inż. Józef Kańczugowski, prezes zarządu Aeroklubu Lubelskiego — inż Jan Siewierski i kierownik A.L. — Stanisław Radyno.

W wyniku długoletniej współpracy Aeroklubu Lubelskiego z Oficerską Szkołą Lotniczą im. Janka Krasickiego w Dęblinie lotnicy wojskowi przekazali ostatnio Aeroklubowi Lubelskiemu symulator lotu. Piloci A.L. będą obecnie mieli znacznie lepsze warunki do systematycznego prowadzenia treningów w lotach bez widoczności ziemi. Symulator lotu pozwoli też na wykorzystanie okresu jesienno-zimowego w większym stopniu na szkolenie teoretyczne, które dotychczas nie było zbyt atrakcyjne.

Tadeusz Chwałczyk

CZĘSTOCHOWA

UROCZYŚCIE obchodzili zakończenie ostatniego sezonu piloci i skoczkowie spadochronowi Aeroklubu Częstochowskiego. Powodów do radości było dużo. Bowiem mimo trudności z jakimi się klub borykał zadania zostały wykonane. Na szybowcach wylatano 725 godzin. Przeleciano 4 800 km, zdobywając 6 srebrnych odznak. Uzyskano dwa warunki do złotej odznaki szybowcowej. Na specjalne uznanie zasługuje sekcja spadochronowa. Wykonano 265 skoków, uzyskano 8 trzecich klas, 3 drugie klasy i jedną pierwszą. W Spadochronowych Mistrzostwach Polski Juniorów brał udział Józef Mika, zajmując szóste miejsce. Należy nadmienić, że sekcja spadochronowa prowadzona była społecznie przez mgr inż. Andrzeja Warkiewicza.

Uroczystość zakończenia sezonu uświetnili swoją obecnością: przewodniczący MRN w Częstochowie T. Kowalski, przedstawiciel KM PZPR oraz przedstawiciel Wydziału Spadochronowego APRL W. Dudziński.

Na zakończenie Prezes Zarządu mgr J. Trzepizór wręczył nagrody wyróżniającym się w pracy społecznej członkom oraz pracownikom klubu.

J. Glanc

ZIELONA GÓRA

BILANS dorobku Aeroklubu Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze za rok 1964 przedstawia się następująco: W Sekcji Spadochronowej wyszkolono, od podstaw do licencji włącznie, 4 kobiety, a także 7 funkcjonariuszy MO do III klasy: Na szkolenie wykonano 259 skoków, a na trening 104 skoki. Sekcja Szybowcowa wylatała 800 godzin, a w Memoriale Bitnera uzyskała 38 658 punktów. Zdobyto 1 złotą odznakę szybowcową i 5 srebrnych. W Sekcji Samolotowej wykonano szkolenie w zakresie 7 nowych zadań programowych oraz uzyskano 1 licencję pilota turystycznego. Ogólnie z wszystkimi sekcjami na samolotach wylatano 471 godzin.

Bezwypadkowość w lataniu ub. r. osiągnęliśmy przez głęboką analizę możliwości poszczególnych pilotów, niejednokrotnie kosztem niezadowolenia, ograniczając w lotach pilotów niebezpiecznych.

Stanisław Ratusiński

W HOŁDZIE BOHATEROM

W 32-gą rocznicę tragicznego wypadku lotniczego, w którym zginęli kapitan pilot Franciszek Żwirko i inż. Stanisław Wigura, Śląski Oddział Klubu Seniorów Lotnictwa w Katowicach zorganizował zlot plakietowy do CSRS.

Przy poparciu Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Katowicach, dzięki życzliwemu stanowisku czynników partyjnych CSRS oraz wydatnej pomocy „Svazarmu" i Konsulatu PRL w Ostrawie, kilkudziesięcioosobowa ekipa udała się autokarem, samochodami i motocyklami do Cierlicka celem złożenia wieńców i kwiatów pod pomnikiem Żwirki i Wigury.

Przedstawiciele Wojewódzkiej Komisji Związków Zawodowych, Z. Z. Górników, Hutników, Chemików, Energetyków, Metalowców, D.O.K.P. — Katowice, LOK, ZMS, ZMW i ZHP oraz aeroklubów województwa katowickiego i Śląskiego Klubu Seniorów Lotnictwa dali wyraz pamięci społeczeństwa polskiego u stóp pomnika w Cierlicku.

Równocześnie uczczono pamięć partyzantów polskich poległych w Łomnej Dolnej (CSRS).

Okolicznościowe przemówienia w Cierlicku i Łomnej Dolnej wygłosili: przedstawiciel Svazarmu Ostrawa, pułkownik Alois Holovik oraz kapitan pilot rezerwy Bohdan Litwiński, przewodniczący Śląskiego Klubu Seniorów Lotnictwa.

Pomniki w Cierlicku i Łomnej Dolnej w dniu tym tonęły w kwiatach złożonych przez przybyłe delegacje oraz miejscową Polonię. W dowód pamięci i hołdu — złożono kwiaty i wieńce u stóp pomnika w Cierlicku. Kwiaty złożyła również bawiąca w Ostrawie delegacja z bratniej Bułgarii.

Bohdan Litwiński

KROSNO

W dniach od 10 do 30 listopada 1964 r. odbył się w L. Z. N. Krosno kurs doskonalący mechaników szybowcowych, zorganizowany przez Dział Głównego Inżyniera APRL.

Celem kursu było przeszkolenie mechaników posiadających licencję od obsługi szybowców, w zakresie wykonywania napraw (bieżących i głównych) szybowców. Uczestnicy kursu rekrutowali się z aeroklubów i szkół. Program przeszkolenia obejmował zagadnienia teoretyczne związane z materiałami, budową oraz procesem technicznym wykonywanych napraw. W ramach zajęć praktycznych uczestnicy wykonywali bezpośrednie prace w poszczególnych operacjach procesu naprawy szybowców różnych typów. Poszczególne działy zakładu, obok kwalifikowanej załogi LZN, obsadzone zostały uczestnikami kursu. W czasie czynności praktycznych kursanci zapoznawali się z organizacją i metodami pracy, umiejętnością klejenia elementów konstrukcyjnych, stabilizacja i regulacja układów sterowania oraz pracami tapicerskimi i lakierniczymi.

Kadrę wykładowców i instruktorów stanowili pracownicy L.Z.N. Krosno z dyrektorem zakładu W. Janica na czele, którzy nie szczędzili wysiłku i czasu, aby uczestnicy kursu wynieśli jak najwięcej z odbytej praktyki. Szkoda tylko, że kierownictwo wielu jednostek nie doceniło korzyści, jakie mogliby uzyskać na kursie ich pracownicy. Na planowaną ilość 35 uczestników tylko osiem jednostek wysłało swych mechaników szybowcowych. A w wielu przypadkach wykonywane w aeroklubach naprawy szybowców, wskutek niestosowania się do ogólnie przyjętych zasad w technologii napraw szybowców, mogą być przyczyną licznych uszkodzeń.

Bohdan Włostkowski

SZCZECIN

SEZON lotniczy 1964 r w Aeroklubie Szczecińskim zamknięto nalotem szybowcowym wynoszącym około 900 godzin, zaś nalot samolotowy na rzecz szybownictwa wyniósł 236 godzin. W okresie sezonu przeleciano na szybowcach 11 582 kilometrów, z tego po trasach zamkniętych 5 179 km. Stanowi to olbrzymi krok naprzód w porównaniu z ubiegłymi latami. W ramach tych przelecianych kilometrów wykonano 66 przelotów ponad 50 km, w tym 2 warunkowe, 1 przelot otwarty ponad 300 km, 4 przeloty docelowe ponad 300 km oraz 2 przeloty otwarte ponad 500 km. Osiągnięcia te pozwalają legitymować się sekcji szybowcowej 4 diamentami oraz 74 157 punktami w Memoriale Bitnera. Jednak na całokształt pracy składa się nie tylko wyczyn. Dalszy plon szkoleniowy to wykonanie dwu warunków czasowych, siedmiu przewyższeń ponad 1 000 m oraz 1 przewyższenie ponad 3 000 m. W zakresie szkolenia do I kl. wykonano 20 uprawnień. Dorobek w zakresie odznak przedstawia się następująco: 2 złote oraz 4 srebrne odznaki szybowcowe. Trzecią klasę zdobyło 15 pilotów, drugą klasę 2 pilotów, zaś niemożliwość wykonywania lotów nocnych utrudniła uzyskanie czterech I klas. Piloci szybowcowi startowali w zawodach Jeżowskich (IV miejsce) oraz brali udział w kursach treningowych w Lesznie i na fali, uzyskując dalsze dwa diamenty. Dużym wysiłkiem sekcji, uwieńczonym powodzeniem, było zorganizowanie Szybowcowych Mistrzostw Aeroklubu Szczecińskiego, w których startowało 10 zawodników. Sekcja samolotowa wykorzystując przyznany jej resurs wykonała 29 uprawnień. Dzięki temu wyszkolono dwóch pilotów do III klasy oraz dwóch do II klasy. Tylko brak niezbędnego sprzętu uniemożliwił wykonanie zaplanowanych dwóch pierwszych klas. Trening kontynuowano również przy pokrywie śnieżnej i w nocy. Sekcja pracowała z dużym ożywieniem, a piloci przygotowani w bieżącym sezonie debiutowali w reprezentacji klubu w Zlocie Dziennikarzy oraz w Zlocie do Morza. Jest to bardzo pozytywne zjawisko, gdyż do tej pory wszystkie imprezy obsadzone były przeważnie przez kadrę etatową. Piloci samolotowi korzystali również z treningu w CWL Krosno. Sekcja samolotowa współdziałając z organami straży p. pożarowej brała udział w wykrywaniu pożarów lasów.

Z dużym żalem trzeba zrezygnować z omówienia działalności sekcji spadochronowej, która z powodu trudnych warunków lotniskowych nie mogła przejawić żadnej konkretnej działalności. Szczecińscy skoczkowie nie mają gdzie skakać. I tu pozwolę zwrócić się do odnośnych władz z apelem: „Pomóżcie nam przywrócić żywotność sekcji spadochronowej w Szczecinie!"

Henryk Konieczka

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

EUGENIUSZ WYRWICKI (1902—1940)

PO uzyskaniu w czerwcu 1921 r. świadectwa dojrzałości wstąpił do Szkoły Podchorążych w Warszawie. 1.VII.1923 r. uzyskał nominację na podporucznika piechoty. W rok później przeniósł się do lotnictwa, gdzie ukończył Niższą i Wyższą Szkołę Pilotażu w r. 1925 i otrzymał przydział jako porucznik — pilot do 6. p. lotn. we Lwowie. Poza służbą studiował na wydziale mechanicznym politechniki lwowskiej. W roku 1927 został przeniesiony do 3 p. lotn. w Poznaniu, gdzie latał w dywizjonie myśliwskim dowodzonym przez mjr. Stefana Pawlikowskiego. Reprezentował barwy polskie w zawodach międzynarodowych, m. in. w „Locie okrężnym Małej Ententy i Polski".

Po ukończeniu dwuletniego kursu Wyższej Szkoły Wojennej w Warszawie dowodził przez rok eskadrą myśliwską w IV/1 p. lotn., a następnie (od IX.1936 r.) był wykładowcą taktyki lotnictwa myśliwskiego w Wyższej Szkole Lotniczej. Nadzwyczaj czynny w różnych dziedzinach lotnictwa wojskowego (autor prac w „Przeglądzie Lotniczym") i sportu lotniczego (kursy spadochronowe), był na terenie Polski prekursorem stworzenia nieznanego wówczas u nas systemu naprowadzania i dowodzenia jednostkami myśliwskimi z ziemi.

W czasie kampanii wrześniowej 1939 r. jako mjr. dypl. pil., był szefem sztabu brygady pościgowej. Je-

go zasługą był duży udział w organizacji sprawnie funkcjonującego na węźle warszawskim w dniach 1-6 września 1939 r. systemu, umożliwiającego przechwytywanie wypraw bombowych na stolicę. System ten był oparty na naziemnej, kablowej sieci dozorowania, następnie posiłkował się polskim radiem „Warszawa I", stacjami dywizjonowymi i wreszcie odbiornikami radiowymi samolotów dowódców zgrupowań.

Pa przejściu brygady na węzeł lubelski powrócił na P-11 na Pole Mokotowskie w Warszawie. 11.IX przewiózł wielki plik map do otoczonej armii gen. Kutrzeby, kilkakrotnie startował, aby atakować ostrzeliwaniem z k.m. zajęte przez Niemców Okęcie, 12.IX. przeleciał na Węgry z meldunkiem o sytuacji w oblężonej Warszawie. W kadłubie samolotu przewiózł ppłk. pil. M. Iżyckiego.

Po przedostaniu się do Francji był wyznaczony na dowódcę polskiego dywizjonu myśliwskiego Nr 4. Ponieważ — z winy władz francuskich — organizacja dywizjonu przeciągała się, 3.VI.1940 r. odszedł na czele zespołu sześciu samolotów z polskimi załogami do „Groupe de Chasse II/10" na lotnisko pod Bernay. W kilka dni później na czele klucza złożonego z ppor. Poniatowskiego i ppor. Dudwała (drewniane samoloty Caudron „Cyclone C-714") zaatakował silną wyprawę niemiecką ubezpieczoną przez myśliwców. Żaden z Polaków nie powrócił do bazy.

Odznaczenia: Złoty i Srebrny Krzyż Zasługi, Croix de Guerre, cytowany w rozkazie armii francuskiej. Podany do krzyża Virtuti Militari.

(J. Kędz)

SMUTNE ALE PRAWDZIWE

LEŻY przede mną smutny list. List młodego jeszcze bardzo człowieka, któremu od najmłodszych lat marzyło się lotnictwo. „Lotnictwo było jedynym celem w moim życiu" — jak sam pisze.

Jako uczeń szkoły podstawowej zaczął uczęszczać do modelarni lotniczej. Tu po lekcjach w szkole pracował całymi godzinami. Tu powstały jego pierwsze modele samolotów, powód wielkiej jego radości. W domu warunki rodzinne nie układały się jednak najlepiej. Oddano go więc pewnego dnia do Domu Dziecka. Musiał się niestety pożegnać z modelarnią. O lotnictwie jednak nie zapomniał. Za uciułane pieniądze zaprenumerował sobie „Skrzydlatą Polskę".

Po ukończeniu szkoły podstawowej przesłano go do nauki w Zasadniczej Szkole Zawodowej. Jakżeby wolał uczyć się w szkole związanej z lotnictwem! Choćby we wrocławskim Technikum Budowy Silników Lotniczych (Lotniczych Zakładach Naukowych). Ba! Żeby to jednak wtedy wiedział, że taka szkoła istnieje, żeby ktokolwiek mógł mu poradzić, skierować zgodnie z zainteresowaniami. Uczył się więc na mechanika elektryka, a w wolnych chwilach nie przestawał marzyć o lotnictwie. Niech sam zresztą o tym opowie: „Niezbyt interesował mnie zawód mechanika elektryka. Ale uczyłem się dobrze. Kierownik był zadowolony. Mieszkałem w internacie. W niedziele chodziłem na pobliskie lotnisko, gdzie przebywałem przez większą część dnia. Niekiedy zapatrzony w sylwetki samolotów zapominałem o otoczeniu. Postanowiłem budować znów modele samolotów. Po pewnym czasie, ze względu na brak materiałów i pieniędzy, zarzuciłem tę pracę na korzyść bardziej przystępnego rakietnictwa.

DO i OD REDAKTORA

Silniczki budowałem na saletrze, w łuskach od dubeltówki. Były one jednak za słabe i działały zbyt krótko. Postanowiłem więc robić rakiety z rurek duraluminiowych. Zbudowałem ich już nawet kilka. Próby tych rakiet, przy zachowaniu pewnych środków ostrożności, przeprowadzałem pomyślnie. Niestety, podczas jednej z nich, silniczek eksplodował mi w lewej ręce. Zostałem odwieziony do szpitala. Podczas operacji spytałem lekarza czy mimo wypadku będę mógł uczęszczać do szkoły lotniczej, czy będę mógł latać? Lekarz zbył mnie wymownym milczeniem. Poczułem jak mnie coś dławi i łzy mimo woli wybiegły mi z oczu. Po operacji dostrzegłem, że amputowano mi część kciuka i palca wskazującego. Od tego czasu czuję się jak ptak bez skrzydeł. A może jednak dałoby się coś zrobić? Chętnie zgodzę się na każdą operację, która dawałaby iskierkę nadziei na przyjęcie mnie do oficerskiej szkoły lotniczej. Przecież Meresjew, bohater „Opowieści o prawdziwym człowieku", latał nawet o protezach. Błagam cię, redakcjo, o pomoc. Ja tak bardzo chciałbym latać".

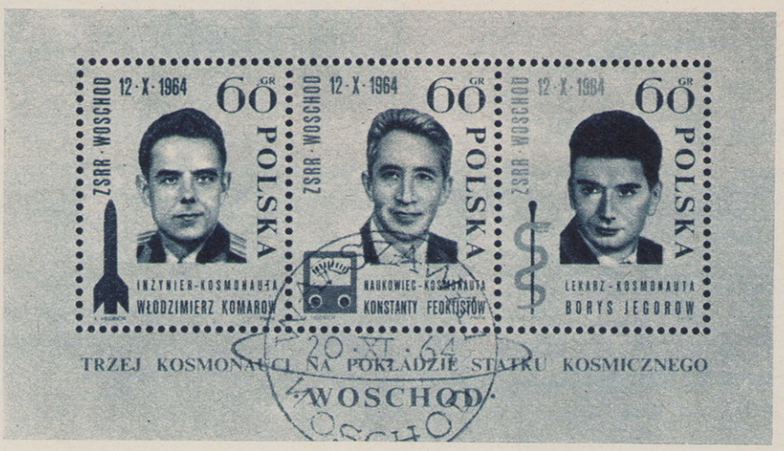
A więc tragedia. Tragedia młodego i zdolnego chłopaka, który nie będzie mógł być, według opinii lekarza lotniczego, pilotem, który nie będzie mógł zasiąść za sterami nowoczesnych samolotów naddźwiękowych. Powoływanie się na bohaterskiego lotnika bez nóg też nic tu nie zmieni. Nie te czasy.

Na szczęście okaleczenie nie jest zbyt wielkie i młody, zdolny człowiek, wielki miłośnik lotnictwa, będzie mógł z powodzeniem skierować swe zainteresowania w kierunku pogłębienia studiów technicznych o kierunku lotniczym. Ostatecznie tak potrzebny i niezbędny zawód mechanika czy inżyniera lotniczego, a takie leżą przecież chyba w zasięgu możliwości naszego smutnego bohatera, nie są w niczym gorsze od zawodu pilota zawodowego.

Mogło jednak skończyć się o wiele gorzej. Nasuwa się pytanie — dlaczego tak się stało, czyja to wina i co robić, by tego rodzaju wypadki nie zdarzały się w przyszłości? Wydaje się, że coraz bardziej masowa politechnizacja młodzieży, w tym także coraz większe zainteresowanie modelarstwem rakietowym, wymaga zwiększonej czujności ze strony nauczycieli, opiekunów i rodziców w zakresie kontroli poczynań młodych techników. Dużą rolę mają tu do spełnienia instruktorzy modelarstwa rakietowego, których jest jednak ciągle o wiele za mało. Brak jest gotowych silników i dostępnych materiałów z odpowiednimi instrukcjami do budowy amatorskiej rakiet. Myślę oczywiście o takich materiałach, które by gwarantowały całkowicie bezpieczeństwo zwolennikom małego rakietnictwa. Nie od dziś bowiem wiadomo, że wszystkie modele rakiet, wykonywane bez fachowej opieki wykwalifikowanego instruktora, budowane powinny być całkowicie z papieru. Zapominają o tym niestety młodzi zwolennicy małych rakiet. Zbyt szybko chcą, by ich rakiety robiły coraz więcej huku i wznosiły się coraz wyżej. Nie przebierają więc w środkach. Przykre, a czasami nawet tragiczne rezultaty nie dają na siebie, niestety, zbyt długo czekać. Przychodzą więc rozczarowania, tragedie. Winnego trudno wtedy znaleźć.

List M. P. z woj. wrocławskiego (nazwisko i adres znane redakcji), którego fragmenty tu cytowaliśmy, powinien być przestrogą i dzwonkiem alarmowym dla tych wszystkich, którzy powinni opiekować się dziećmi i młodzieżą oraz dla samych młodych modelarzy. Tym bardziej, że modelarstwem rakietowym zaczynają interesować się coraz szersze kręgi młodzieży.

Pamiętajcie! O tragiczny w skutkach wypadek nie trudno.



ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

W końcu listopada ub. r. wszedł do obiegu pamiątkowy blok znaczkowy poświęcony trzem kosmonautom „Woschoda". Blok składa się z 3 znaczków o wartości nominalnej po 60 gr każdy. Znaczki przedstawiają portrety kosmonautów oraz okolicznościowe napisy. Blok wydano w nakładzie około 1,5 mln sztuk i wykonano go w kolorach: zielonym, czerwonym, niebieskim i czarnym. Do bloku PPF „Ruch" wydał okolicznościową kopertę pierwszego dnia obiegu.

Bogusław Kurowski

LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

Dr Czesława Glapińska, Poznań. Cieszą mnie Pani zainteresowania medycyną lotniczą. Na niektóre pytania, poruszone w Pani liście, postaram się odpowiedzieć. Na podstawie naszej obserwacji przyczyną powstawania bólów zębów na wysokości może być niedokrwienie miazgi, towarzyszące przeciążeniom na jakie narażeni są piloci. Wydaje się również przyczyną możliwość wibracji na samolotach ponaddźwiękowych. Przy podostrym zapaleniu miazgi sam brak tlenu w warunkach lotu wysokościowego może powodować ból i przyspieszyć destrukcje miejscowej tkanki, bowiem wprawdzie ustrój posiada mechanizmy kompensacyjne na natlenienie, lecz w przypadku podostrego zapalenia miazgi brak jest dostatecznej ilości tlenu dla zęba. Podobnie zastój żylny powoduje pogorszenie utlenienia tkanek zęba.

Etiopatogeneza bólów zębopochodnych na wysokości nadal całkowicie nie jest wyjaśniona i problem ten wymaga dalszych dociekań i doświadczeń. Na polu badań naukowych z zakresu medycyny lotniczej, a szczególnie aerodontalgii, życzę Pani dużo sukcesów.

* * *

Dr Zofia Orszulska, Łódź. Za uwagi z dziedziny niedotlenienia pilota serdecznie dziękujemy. Doświadczenia nasze wykazują, że objawy zaburzeń czynności mózgu wywołane głodem tlenowym są podobne do objawów spowodowanych intoksykacją alkoholową. Podłożem powyższych zmian czynnościowych są zmiany biochemiczne w komórkach nerwowych kory mózgowej. W naszych doświadczeniach stwierdziliśmy skrócenie czasu życia zwierząt w obniżonym ciśnieniu atmosferycznym po podaniu alkoholu.

* * *

Celina Kotowicz, Warszawa. Dziękuję za pozdrowienia. Na niektóre pytania z zakresu medycyny kosmicznej postaram się odpowiedzieć. Loty kosmiczne odbywają się w środowisku zupełnie odmiennym od ziemskiego. Brak (praktycznie) atmosfery gazowej, a w związku z tym brak tlenu, ciśnienia atmosferycznego, wilgotności otoczenia, brak możliwości oddawania ciepła drogą przewodzenia i wielu innych właściwości powietrza, wszystko to w przestrzeni kosmicznej przekreśla istnienie życia w rozumieniu ziemskim. Nadto występuje w pewnych obszarach duże natężenie promieniowania kosmicznego oraz czynniki związane z samym lotem statku, takie jak nieważkość, zmiana ilościowa przyjmowanych bodźców, ograniczona przestrzeń kabiny i inne.

Są wprawdzie projekty zastąpienia urządzeniami sztucznymi niektórych układów i narządów (w organizmach żywych) o podstawowym dla życia znaczeniu. Komplet taki, zwany cyborgiem, mógłby być przystosowany do życia w przestrzeni kosmicznej bez dodatkowych urządzeń zabezpieczających. Są to jednak projekty bardzo odległe w realizacji i niedostatecznie jeszcze skrystalizowane.

Dla kosmonauty największe znaczenie ma utrzymanie atmosfery gazowej wewnątrz kabiny. Warunki wewnątrz kabiny powinny być jak najbardziej zbliżone do optymalnych warunków na ziemi.

DR. HENRYK KLIMEK

Aeroklub Szczeciński zatrudni od zaraz mechanika lotniczego z uprawnieniem mechanika wyciągarkowego. Wynagrodzenie wg siatki płac A.P.R.L.

WKŁ

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

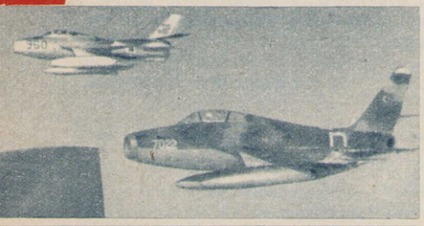
Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 9554 Z-10

O KROK OD ŚMIERCI

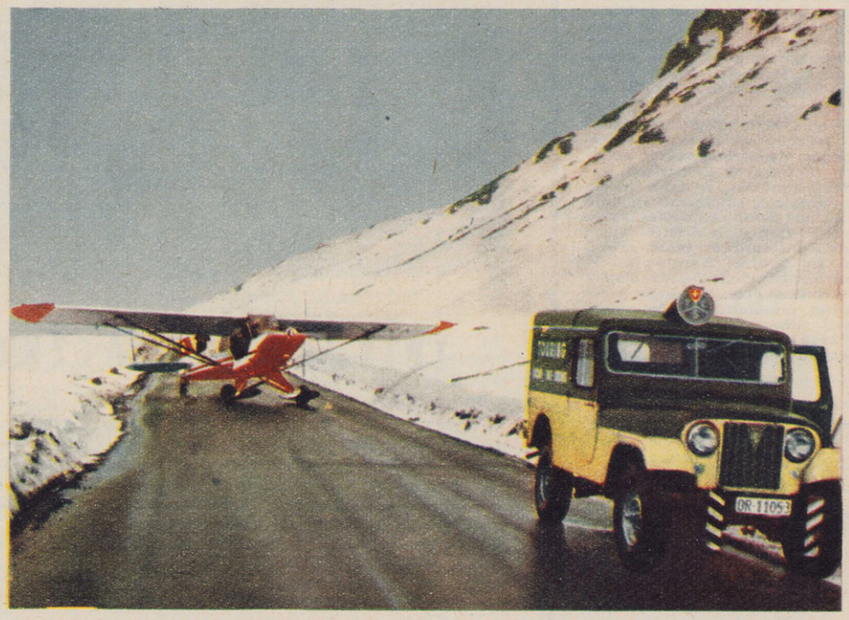
Gerald Gooderham wpadł na pomysł przebycia Kanału la Manche na... specjalnym spadochronie holowanym przez kuter. Próba omal nie zakończyła się tragicznie, gdyż linki spadochronu splątały się, niefortunny lotnik wpadł do wody i — nieprzytomny już — został w ostatniej chwili wyratowany przez towarzyszący mu śmigłowiec. *Foto: „Sie und Er"*

Niebezpieczna odległość



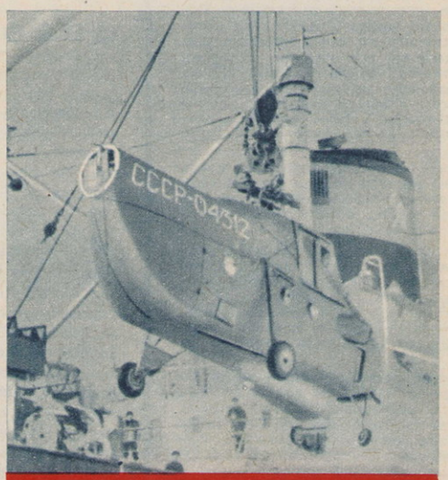
Do incydentu doszło w czasie podróży powrotnej papieża Pawła VI z Indii do Rzymu. Oto podczas przelotu nad Turcją — tureckie myśliwce odrzutowe, stanowiące eskortę honorową, w ciągu 25 minut leciały w niebezpiecznej odległości kilkunastu stóp od samolotu papieskiego. Na zdjęciu: Tureckie F-84 przy skrzydle papieskiego DC-8. *Foto: „Associated Press"*

START NA SZOSIE

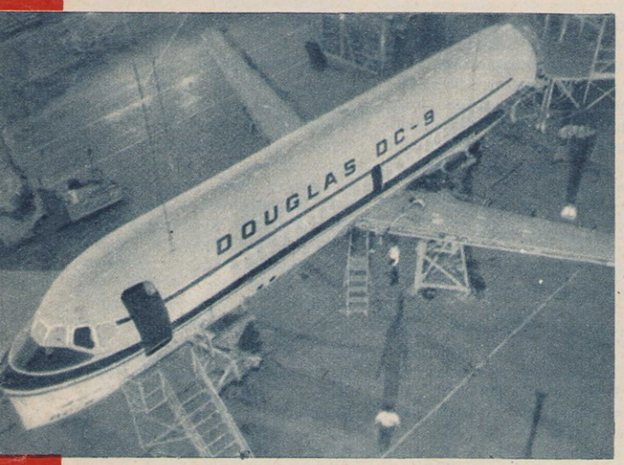


Kiedy nie można wystartować na nartach (wskutek nagłego pogorszenia się warunków śnieżnych), trzeba wziąć rozbieg na szosie, uwolnionej od śniegu przez ociepienie. Start udał się. Rzecz miała miejsce w Szwajcarii. Samolot — Piper „Supercub". *Foto: „Aero — Revue"*

NA ANTARKTYDZIE



Nieodłącznymi towarzyszami radzieckich badaczy Antarktydy są samoloty i śmigłowce. Na zdjęciu: Wyładunek ze statku na lód śmigłowca Mi-4, jeszcze bez wirnika i części ogonowej. *Foto: „Graždanskaja Awiacja"*



Nowy odrzutowiec DC-9

Na marzec br. przewidziany jest pierwszy start najnowszego amerykańskiego odrzutowca DC-9. Wyposażony jest on w dwa silniki, umieszczone z tyłu kadłuba. Na zdjęciu: Fragment hali montażowej w zakładach Douglas. *Foto: „Avia"*

PRZESYŁKA

Pracownicy działu obsługi paryskiego lotniska Orly mieli poważny kłopot: czy mają przed sobą pasażera, czy też to „coś" należy nadać na bagaż? Rocky Randall — „człowiek-wąż" przeprowadził na lotnisku mały trening przed odlotem na występy w Hong-Kongu.

SZWAJCARSKIE KŁOPOTY

To zdjęcie najlepiej ilustruje kłopoty kierownictwa szwajcarskiego lotnictwa cywilnego. Znakomicie wyposażona w pomoce naukowe szkoła, trzech doświadczonych instruktorów, cztery szkolne samoloty i... siedmiu zaledwie kandydatów na pilotów komunikacyjnych. *Foto: „Schweizer Illustrierte Zeitung" (2)*

Szybownictwo

★ W czasie trwania najbliższych Szybowcowych Mistrzostw Świata (South Cerney, Anglia) odbędzie się w South Cerney 10 Kongres OSTIV (międzynarodowa organizacja naukowo-techniczna szybownictwa). Program Kongresu OSTIV, który trwać będzie 11 dni, obejmie m. in. cztery sesje techniczne i trzy sesje meteorologiczne.

Astronautyka

★ Z wyrzutni na wyspie Wallops, w pobliżu wybrzeży amerykańskiego stanu Wirginia, wystrzelono w dniu 15.XII. ub. r. pierwszego włoskiego sztucznego satelitę Ziemi, nazwanego „San Marco". Satelita został wprowadzony na orbitę przy pomocy amerykańskiej rakiety „Scout". „San Marco" waży 115 kg, okrąża Ziemię w ciągu 95 minut. Apogeum — 820 km, perigeum — 206 km. W satelicie znajduje się aparatura naukowa do badania jonosfery oraz gęstości atmosfery ziemskiej na dużej wysokości. Jest to pierwszy sztuczny satelita wystrzelony w USA przez specjalistów z innego kraju.

★

★ Po wysłaniu dwóch sygnałów radiowych z Ziemi, amerykański statek kosmiczny „Mariner-4", wypuszczony w kierunku Marsa, odnalazł 17 grudnia ub. roku swą gwiazdę przewodnią, która ma go utrzymać na właściwym kursie przewidującym przelot w odległości około 14 tys. km od powierzchni Marsa.

★

★ Radzieccy uczeni oznajmili 18 grudnia ub. r., że w stacji automatycznej „Sonda-2", która leci w kierunku Marsa, zastosowano silniki plazmowe. Wchodzą one w skład systemu orientacji przestrzennej pojazdu. Silniki plazmowe „Sondy-2" (w liczbie sześciu) przez dłuższy czas w dniach od 8 do 18 grudnia ub. r. utrzymywały „Sondę-2" w potrzebnym położeniu względem Słońca.

★

★ Pierwszym pojazdem kosmicznym, w którym zastosowano silniki jonowe, był radziecki „Woschod-1". Silniki jonowe są spokrewnione z silnikami plazmowymi. Masę odrzutową w silnikach jonowych stanowią jony, czyli atomy obdarzone ładunkiem elektrycznym.

Komunikacja i transport

★ Eksperci szwedzcy twierdzą, że jeśli poziom bezpieczeństwa na liniach lotniczych nie wzrośnie, a tempo rozwoju lotnictwa pasażerskiego nie osłabnie, to w roku 1980 zginie w katastrofach lotniczych około 15 000 osób, a w roku 2010 każdy dzień będzie przynosił 5 wielkich katastrof. Zdaniem Szwedów, pomyślny rozwój lotnictwa naddźwiękowego wymaga osiągnięcia do roku 1980 takiego poziomu bezpieczeństwa, przy którym ilość wypadków spadnie do 10 procent stanu obecnego.

LOT

NOWINY
NEWS
ИЗВЕСТИЯ

Nr 36 ● STYCZEŃ 1965

POMYŚLNE PERSPEKTYWY

I tak oto wkroczyliśmy w rok 1965, który jest trzydziestym szóstym z kolei rokiem istnienia i działalności Polskich Linii Lotniczych LOT. Mamy nadzieję, że przyniesie on nam dalszy, pomyślny rozwój naszego przedsiębiorstwa. Zamierzenia dotyczą bowiem zarówno rozszerzenia sieci połączeń zagranicznych jak i unowocześnienia sprzętu komunikacyjnego.

Na schematycznej mapie linii pozakrajowych LOT-u przybędą nowe miasta. Nasze samoloty dotrą poprzez Sztokholm do Helsinek. W drodze z Warszawy do Rzymu zatrzymywać się będą w Zagrzebiu. Istnieje realna możliwość pomyślnego zakończenia rozmów w sprawie nowej linii do jednego z krajów Afryki Północnej. Rozważa się problem projektowanego połączenia do Oslo oraz ewentualnego przedłużenia trasy kairskiej na Daleki Wschód. Jak widać, zamierzenia są ambitne, a ich realizacja przyniesie niewątpliwie znaczne korzyści dewizowe dla naszego kraju.

Z powyższych projektów na szczególną uwagę zasługuje połączenie z Zagrzebiem. Ułatwi ono i przyspieszy dotarcie do przemysłowej części Jugosławii, co jest szczególnie ważne z uwagi na stale rozszerzającą się współpracę gospodarczą i kulturalną między naszymi krajami. Z linii tej niewątpliwie korzystać też będą liczni turyści, wybierający się w Alpy i nad słoweński Adriatyk.

Przy okazji warto wspomnieć również o liniach krajowych. Dość często pojawiają się w prasie pytania w sprawie wznowienia lotów do Łodzi i Katowic. Trzeba tu wyjaśnić, że realizacja tych postulatów nie zależy wyłącznie od stosownej dycyzji naszego przedsiębiorstwa, ale głównie od władz państwowych. Wiąże to się bowiem ze stanem lotnisk, z ich przystosowaniem do potrzeb pasażerskiej komunikacji lotniczej.

O modernizacji naszego sprzętu latającego pisaliśmy już w poprzednich „LOT-Nowinach". Dziś możemy bardziej skonkretyzować tę zapowiedź. Oto w tym roku zakupimy cztery samoloty AN-24, które zasadniczo przeznaczone zostaną na linie krajowe, a w wyjątkowych przypadkach na krótsze trasy zagraniczne. Wprowadzenie tych samolotów do komunikacji przyspieszy znacznie czas podróży. Na niektórych liniach kursują bowiem maszyny LI-2 — po zrealizowaniu zakupu zostaną one zastąpione szybszymi samolotami.

Tak więc rok 1965 będzie dla PLL LOT okresem dalszego rozwoju. Starać się również będziemy, aby rozszerzaniu sieci połączeń i modernizacji sprzętu towarzyszyła lepsza obsługa pasażerów, aby podróż polskimi samolotami była nie tylko szybka i wygodna, ale również przyjemna.

БЛАГОПРИЯТНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

И так мы вступили в 1965 год — тридцать шестой год с момента возникновения и начала деятельности Польских Воздушных линий «ЛЕТ». Надеемся, что этот год принесет нам дальнейшее успешное развитие нашего предприятия. Наш план одновременно предусматривает, как расширение сети заграничных линий, так и модернизацию коммуникационного оборудования.

На схематической карте внешних воздушных линий «ЛЕТа» появятся новые города. Наши самолеты будут летать через Стокгольм в Хельсинки. По пути из Варшавы в Рим, они будут задерживаться в Загребе. Существует реальная возможность успешного завершения переговоров об открытии новой воздушной линии в одну из северо-африканских стран. Рассматривается вопрос проектируемой связи с Осло и возможности удлинения каирской трассы на Дальний Восток. Из этого следует, что план наш имеет широкий размах и реализация его безусловно принесет нашей стране значительную валютную прибыль.

Из указанных проектов особого внимания заслуживает воздушное соединение с Загребом, которое ускорит и облегчит связь с промышленной частью Югославии. Учитывая непрерывно развивающееся экономическое и культурное сотрудничество между нашими странами — это имеет чрезвычайно важное значение. Кроме того, этой линией несомненно будут пользоваться многочисленные туристы, направляющиеся в Альпы и на Словенское побережье Адриатики.

При случае, необходимо также упомянуть и о внутренних воздушных линиях. В прессе довольно часто задают вопрос относительно возобновления воздушных рейсов до Лодзи и Катовиц. Но здесь необходимо выяснить, что осуществление этих предложений не зависит всецело от соответствующего решения нашего предприятия, а главным образом — от решения государственных властей. Все это связано с состоянием аэродромов и их приспособлением к требованиям пассажирского воздушного транспорта.

О модернизации нашего авиационного оборудования мы уже писали с предыдущих «ЛЕТ-НОВИНАХ». Сейчас можно сказать об этом более конкретно. В этом году мы закупили четыре самолета АН-24, которые, в основном, предназначаются для внутренних линий, или же, в исключительных случаях, на недалекие заграничные дистанции. Использование этих самолетов в нашем воздушном транспорте значительно сократит время поездок. На некоторых маршрутах пока еще курсируют машины ЛИ-2; после закупа новых самолетов, они будут заменены более быстроходными машинами.

Таким образом 1965 год будет для Польских Воздушных Линий «ЛЕТ» — годом дальнейшего развития. Мы также приложим все усилия к тому, чтобы расширение сети наших воздушных линий и модернизации оборудования сопутствовало лучшее обслуживание пассажиров и чтобы путешествие на польских самолетах было не только быстрым и удобным, но также и приятным.

PROMISING PERSPECTIVES

And so we have entered 1965 the 36th year of the existence of Polish Airlines „LOT". The current year will bring further development of „LOT" international network and will also be marked by further modernisation of the fleet.

The service presently terminating at Stockholm will be extended further north to Helsingfors, „LOT" Rome service will be routed via Zagreb. Presently under negotiations the project of opening of a new service linking Warsaw with a point in Northern Africa stands a fair chance of success this year. The two other projects of extension of Cairo service to the Far East and of the opening of new service to Oslo will be given serious consideration in 1965.

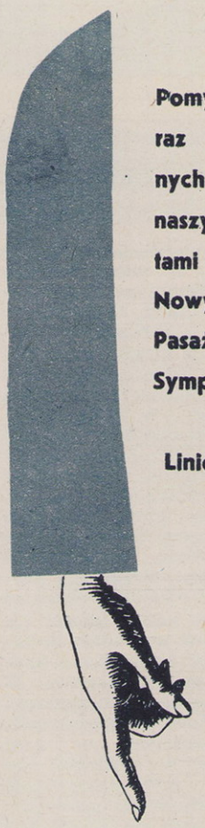
The completion of these ambitious plans will undoubtedly bring an additional amount of wanted foreign currencies to „LOT" and the country.

Out of above projects the direct service Warsaw to Zagreb seems of immediate importance. Suitable air-link with Zagreb the centre of Yougoslavian industry will evidently become important for the growing trade between Poland and Yougoslavia. Also it will very likely become popular with holiday makers going to Alps and the Adriatic coast.

Recently there were questions addressed to the Polish press asking when „LOT's" service Warsaw to Katowice and Łódź will be reestablished. We feel we ought to explain here, that the decision on this matter can not be taken by „LOT" alone without approval of the Ministry of Communication. The airports before they are used by „LOT" must first be passed the certificates of being fully serviceable which certificates are issued by the Ministry.

About the modernisation of the fleet we have written before, this time we bring you concrete news. In 1965 „LOT" will take delivery of 4 Russian made turbo-props AN 24. This equipment will replace rather old fashioned LI 2 and will be introduced on short haul International Routes and on domestic network.

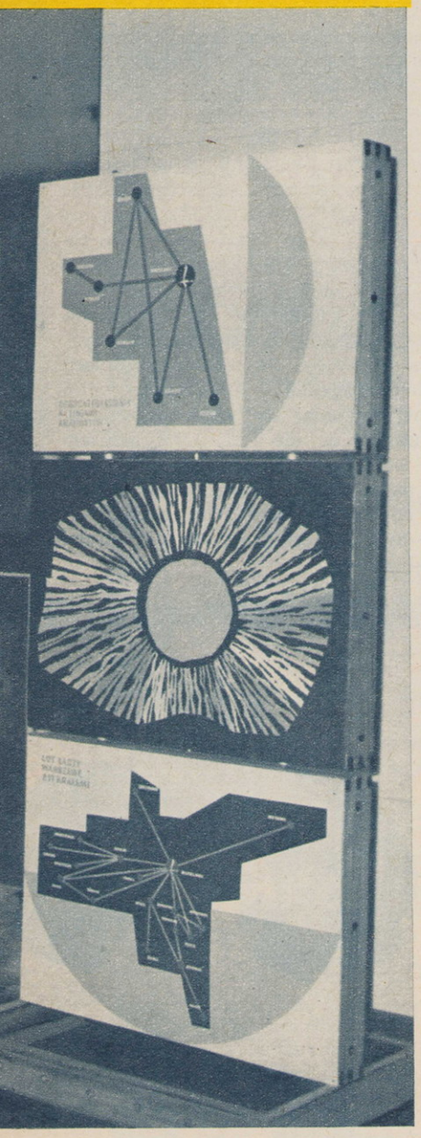
Summarising we are glad to say that 1965 will be bring to „LOT" further development. Parallel to the modernisation of the equipment and opening of services to new destinations we shall do our best to see the improvement of the standard of passenger service in order to make the travel by „LOT" not only fast and comfortable but also pleasant.



Pomyślności oraz przyjemnych podróży naszymi samolotami życzą w Nowym Roku Pasażerom i Sympatykom Polskie Linie Lotnicze „LOT"

1965

POMYSŁOWE i ESTETYCZNE



W Krakowie odbył się ostatnio konkurs na projekt plakatu LOTu pod hasłem „Leć LOTem do Krakowa". Impreza spotkała się z żywym zainteresowaniem wśród krakowskich plastyków. Aż 49 osób zgłosiło swój udział i przesłało projekty do organizatorów — krakowskiego Oddziału Związku Artystów Plastyków. Jury konkursu, w skład którego wchodzili przedstawiciele ZPAP oraz PLL LOT (plastyk — Barbara Krzyżagórska, kierownik Działu Reklamy — Piotr Grudziński, kierownik krakowskiej placówki — Jerzy Lewiński), miało trudne zadanie do rozwiązania. Poziom artystyczny plakatów był bowiem bardzo wyrównany.

Nagrodę pierwszą w wysokości 5 tys. zł otrzymała Zofia Tokarczyk, drugą (3750 zł) — małżonkowie Darowscy, drugą (również 3750 zł) — Kamiński i Bruchnalski, trzecią, dwa tysiące złotych — Malski. Wyróżnienia po dwa tysiące złotych otrzymali plastycy — Czetperska i Szostak.

Nagrodzone projekty wraz z resztą nadesłanych na konkurs zostaną zaprezentowane publiczności na specjalnie zorganizowanej wystawie w Krakowie. Na zdjęciach zamieszczamy plansze reklamowe z naszej krakowskiej placówki LOTu.

Foto: Marian Kobrzyński

NOWY PROSPEKT LOT-u

Ukazał się ostatnio nowy prospekt, opracowany przez Dział Reklamy i Wydawnictw. Poświęcony jest liniom krajowym LOT-u, a w szczególności miastom, do których kursują nasze samoloty. W prospekcie znajdziemy więc ciekawe informacje turystyczne, omówienie zabytków, wycieczek w atrakcyjne okolice, godnych zwiedzenia obiektów. Na uwagę zasługuje także informacja na temat historii PLL LOT oraz polskiej komunikacji lotniczej od 1919 roku. Podane są także adresy placówek LOT-u w miastach wojewódzkich, odległości, czas przelotu, cena biletów w złotówkach i dolarach. Pożytecznym uzupełnieniem jest kilka rad praktycznych; koszt biletów komunikacji miejskiej oraz za przejazdy taksówkami, a także informacja na tematy meldunkowe. Prospekt wydany jest po polsku i po angielsku.

MOSKIEWSKI TELETURNIEJ

Z okazji Dwudziestolecia Polski Ludowej w wielu krajach odbyły się atrakcyjne imprezy — teleturnieje, quizy, konkursy — poświęcone problematyce, historii, walorom turystycznym naszego kraju. Wśród pytań konkursowych znalazła się również tematyka Polskich Linii Lotniczych LOT. Jednym z bardziej atrakcyjnych był program nadany przez Centralne Studio Telewizyjne w Moskwie. Był on transmitowany przez wszystkie stacje radzieckiej telewizji oraz przez Interwizję, oglądała go również Polska. Uczestnicy turnieju musieli również odgadnąć co reklamuje polski plakat („z chłopcem"), jak wyglądają insygnia LOTu, jak brzmi pełna nazwa naszego przedsiębiorstwa. W programie wystąpiła popularna pieśniarka Tamara Miansarowa. LOT reprezentowali — nasz przedstawiciel w Moskwie Jan Przybyłowski oraz stewardessa Alicja Garwat, całość prowadzili: ze strony polskiej TV — Ryszard Serafinowicz oraz radzieckiej — Walentyna Leontiewa. Laureaci otrzymali m. in. proporczyki i torby PLL LOT.

W czasie próby w Centralnym Studio Telewizyjnym w Moskwie. Po lewej Jan Przybyłowski, w środku Alicja Garwat.

Jeden z laureatów otrzymuje z rąk przedstawicielki LOTu — stewardessy Alicji Garwat — torbę i proporczyk

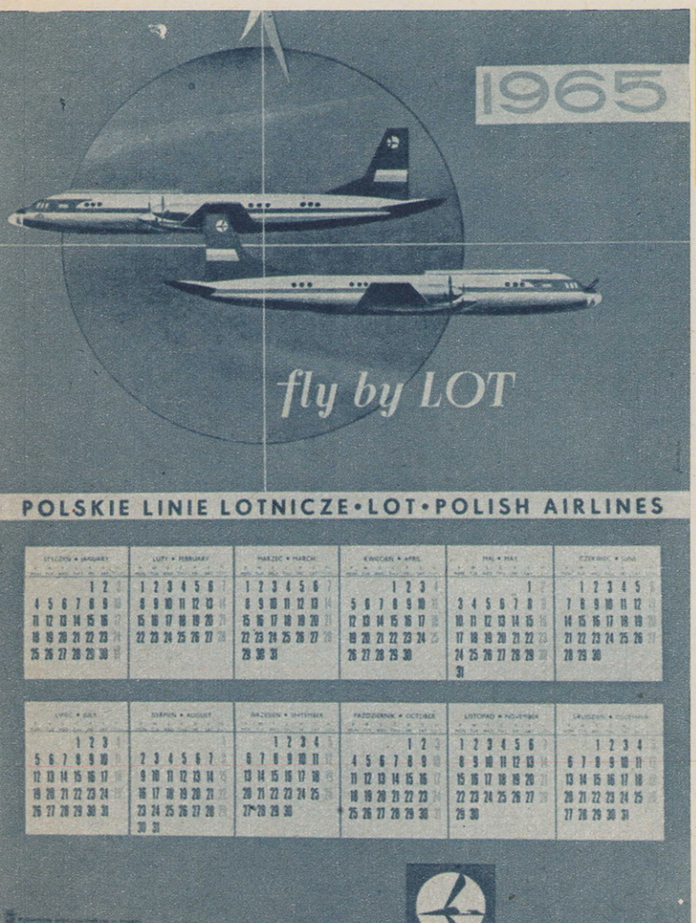
Śpiewa Tamara Miansarowa. Największe oklaski zdobyła sobie wykonaniem polskiej piosenki „O mnie się nie martw". Fot. Jan Bugajski

Jury miało trudny orzech do zgryzienia. Poziom wiadomości, zaprezentowany przez uczestników konkursu, był bardzo wysoki.

CZY JESTEŚ OBLATANY?

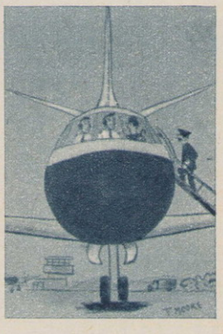
W świątecznym numerze Magazynu Turystycznego „Światowid" ukazał się interesujący konkurs fotograficzny pod hasłem „Czy jesteś oblatany?" Zadaniem uczestników konkursu jest odgadnięcie — kim są i jakie wykonują czynności przedstawieni na zdjęciach pracownicy PLL LOT oraz Zarządu Portu. Ufundowane przez LOT nagrody to przeloty na liniach krajowych, walizeczka, torba, komplet kart do gry, notesy i proporczyki. A oto na zdjęciach kilka scen sfotografowanych na Okęciu przez fotoreportera „Światowida". Nie weszły one do konkursu. „LOT - Nowiny" proponują więc: odgadnijcie kim są i co robią zaprezentowani na zdjęciach pracownicy w mundurach i kombinezonach. Odpowiedzi prosimy kierować do Działu Reklamy i Wydawnictw PLL LOT, Warszawa, Grójecka nr 17. Wśród autorów prawidłowych odpowiedzi rozlosujemy nagrody.

Fot. Władysław Pawelec



NASZE KALENDARZE

Tradycyjnym zwyczajem ukazały się nowe kalendarze LOTu. Na szczególne uznanie zasługuje biękitno-szary kalendarz jednokartkowy, wydany za pośrednictwem katowickich Wydawnictw Artystyczno-Graficznych. Wielokartkowy kalendarz LOTu ukazuje natomiast piękno polskiej architektury.



— Nic mnie nie obchodzi kim on jest, ja pierwszy zająłem to miejsce.

— Chciałam ci przypomnieć, mój drogi, że 20 lat temu wyglądałam tak samo jak ona.

W NASZEJ PLACÓWCE ZA OCEANEM

Antoni Czarnota, reprezentant LOTu w Nowym Jorku, prowadzi ożywioną korespondencję z organizatorami wielkiego Balu Orkiestry Symfonicznej z Pittsburga. Orkiestra ta w czasie swego długiego tournée po Europie przyjechała również do Polski, korzystając z usług LOTu. Obecnie zwróciła się do naszego reprezentanta z prośbą o polskie plakaty potrzebne do dekoracji sali balowej oraz o drobne upominki reklamowe, które zostaną wystawione na pokaz, a potem rozlosowane. P. Czarnota obiecał zadość uczynić ich prośbie i przesłać im najlepsze polskie plakaty oraz lalki polskie w strojach ludowych.

Na zaproszenie „ALITALII" 12-osobowa grupa pracowników LOT-u przebywała przez kilka dni w Rzymie, zapoznając się dzięki uprzejmości gospodarzy z podstawową działalnością włoskiego przewoźnika. Na zdjęciu grupa „LOT-owców" na lotnisku Ruzyne w Pradze, przesiada się z samolotu polskiego na samolot „ALITALII".

Znany szermierz polski, Ryszard Parulski, wystąpił przez chwilę w roli kapitana. Działo się to na lotnisku warszawskim po wylądowaniu samolotu z ekipą olimpijską na pokładzie. Słynny zawodnik zamienił się w czasie lotu nakryciem głowy z kapitanem Zuchowskim i tak przyodziany udzielał autografów swoim wielbicielom, tłumnie zebranym na lotnisku.

NASZE Stewardesy

— Pracę w Locie zaczęłam w Biurze na MDM — mówi Maria Rykowska — w Dziale Rezerwacji Zagranicznej. Po dwóch latach skierowano mnie na kurs szkoleniowy i nadszedł moment najtrudniejszy — egzaminy. Najpierw skrupulatne badania lekarskie, to była poważna przeszkoda do pokonania. Specjaliści medycyny lotniczej nie mieli jednak zastrzeżeń i ustalono wreszcie czas próby. Byłam ogromnie stremowana — miał to być mój pierwszy lot w życiu. I to jaki lot! Kapitan Pełka postanowił dać nam „szkołę". Była piękna pogoda, świeciło słońce, a nasz samolot zachowywał się jakby szalał huragan, biły w niego pioruny, jakby toczył się po straszliwie wyboistej drodze. I jak tu przejść z wypełnioną szklankami tacą? Do tego dokuczała jeszcze trema, obawa, żeby się nie skompromitować.

— I jak się skończyło?

— I źle i dobrze. Źle, to taca wraz z całą zawartością wylądowała na podłodze. Byłam zrozpaczona — wszystko na nic. Zmarnowany czas nauki, zniweczone nadzieje na pracę w charakterze stewardessy. Żegnajcie dalekie podróże, trzeba wracać do biura! A jednak komisja wyraziła zgodę. Zostałam stewardessą.

Maria Rykowska

— Czy jest pani zadowolona?

— Bardzo. Wiąże to się ściśle z moim charakterem. Lubię przygody, nie znoszę pracy za biurkiem, uregulowanego trybu życia, uwielbiam zwiedzanie obcych miast i krajów.

— Jak wspomina Pani pierwszy lot?

— Byłam bardzo rozczarowana. Proszę pomyśleć — poleciałam do Paryża i nie widziałam miasta. Krótki postój na lotnisku i powrót do Warszawy. Pocieszałam się, że kiedyś jednak „to" nastąpi. Miałam szczęście — zaczęłam latać na jesieni, gdy aura najczęściej płata figle. Częste mgły uniemożliwiają powrót do Warszawy, trzeba czekać na poprawę pogody. Jest wtedy okazja do zwiedzania miasta, jego zabytków, galerii sztuki, rozmaitych osobliwości. Mój naprawdę pierwszy samodzielny lot nastąpił jednak nieco później. Tym razem leciałam do Bukaresztu Ilem-14. Musiałam dbać o wszystko sama. Udało się jednak, pasażerowie byli zadowoleni. Nie spostrzegli, że był to mój debiut. Trudny, bo jeszcze tego samego dnia wracaliśmy do Warszawy i trzeba było dobrze się napracować.

— Czy w czasie zwiedzania miast były jakieś przygody?

— Ogromną i chyba największą był Paryż, mogłam wreszcie zobaczyć na własne oczy wszystkie cuda tego miasta. Potem zwiedzałam wiele innych stolic europejskich. W Kairze spotkało nas zabawne zdarzenie. Miasto zwiedzamy zwykle gromadnie. Tym razem poszliśmy do starej dzielnicy handlowej. Nasi koledzy zatrzymali się dłużej przy jakimś stoisku, ja z koleżanką poszłam dalej. Raptem wyskoczył właściciel straganu. Złapał naszego kapitana za rękaw, zaczął coś krzyczeć, pokazywać na nas, wreszcie podbiegł i siłą przyciągnął nas do naszych kolegów. Dopiero wtedy się uspokoił. Wyjaśnił nam, że on za nas odpowiada, bo zatrzymałyśmy się właśnie przy jego kramie. Radził, abyśmy chodziły zawsze razem, bo chuliganów — jak wszędzie — nie braknie.

— Jak określiłaby Pani najmilszego pasażera?

— To ten, który jest zadowolony. Warto tu dodać, że właśnie nasi rodacy mają największe wymagania i pretensje. Często żądają więcej niż możemy im zapewnić. Bardzo lubię dzieci na pokładzie. Czasami są kłopotliwe, ale potrafią być bardzo miłe i karne.

— Co ułatwiłoby Pani pracę?

— Musimy mieć więcej materiałów reklamowych, pocztówek, map trasowych, folderów, więcej drobnych upominków.

DOBRZE MÓWILI O LOCIE

DYREKTOR londyńskiego biura podróży „Wilson Holidays", p. Sinclair, o lotowskim plakacie z chłopcem: „Najlepszy plakat lotniczy jaki kiedykolwiek widziałem". Na poparcie czego p. Sinclair zawiesił nasz plakat na honorowym miejscu w swoim dyrektorskim gabinecie.

Pasażerowie linii zagranicznych LOT-u:

Prof. KAZIMIERZ WIŁKOMIRSKI z Warszawy —

„Pragnę wyrazić szczere uznanie Dyrekcji PLL LOT. Warunki lotu Warszawa — Warna były doskonałe, komfort i wygoda nie pozwoliły żądać nic więcej. Śniadanie świetne, stewardessy uprzejme, kulturalne, pełne uroku".

Inż. JULUSZ STRZEK z Krakowa —

„Wyrażamy uznanie kpt. Perkowskiemu oraz obsłudze samolotu za łagodny start i lądowanie. Oddzielne słowa uznania dla sympatycznej, grzecznej i uśmiechniętej stewardessy".

P. JAN KACPRZYK z Olsztyna —

„Nie pierwszy raz podróżuję LOTem, zawsze jestem bardzo zadowolony z wygody jaką stwarza LOT oraz przyjemnej i miłej obsługi, chciałem jednak dzisiaj wyrazić specjalne uznanie stewardessie za stały uśmiech na ustach i bardzo serdeczny stosunek do pasażerów. Piątka z plusem".

Sprawdziliśmy, że ta wysoka ocena pasażera przypadła w udziale stewardessie Annie Brzeskiej. Brawo, pani Aniu!

Obrazek z lotniska paryskiego. Piękna turystka z Polski umieszcza w skrytce bagażowej walizkę podróżną otrzymaną w darze od PLL LOT.

BRAWA DLA KAPITANA DĄBROWSKIEGO!

Red. Bohdan Tomaszewski w jednym z drukowanych w „Kulturze" odcinków „Olimpiada bez kimona" tak pisze o lądowaniu ekipy olimpijskiej na lotnisku warszawskim:

„Najbardziej ujęła mnie ekipa w chwili, kiedy samolot dotknął kołami polskiej ziemi. Pilot miał bardzo trudne lądowanie, gdyż musiał przebijać mgłę przez 5 tysięcy metrów. Wyrzucił podwozie, gdy w nią wchodził, a potem długie wypatrywanie przez okno, kiedy wreszcie ukaże się ziemia. I nagle runway na Okęciu. Wyłonił się zaledwie o sto metrów pod maszyną. Nawet nie za bardzo nas trzęsło. Mistrzowskie lądowanie pilota Dąbrowskiego. Samolot toczył się i wreszcie stanął. Chwila ciszy na pokładzie. A potem huragan braw. Nikt się nie umawiał. Przez otwarte drzwi od kabiny widzieliśmy, jak piloci odwracają się w stronę pasażerów. Uśmiechają się, jakby trochę zdziwieni owacją, lecz wyczuwa się, że jest im czegoś przyjemnie. Spocone twarze i poodpinane kołnierzyki koszulek. Nie było zdaje się tak łatwo... Gorące oklaski od tych, którym przez dwa tygodnie biła brawo cała Polska."

W ramach wymiany turystycznej między Polską i Francją grupa studentów polskich poleciała LOT-em do Paryża. Na zdjęciu uczestnicy grupy, po wylądowaniu na lotnisku Le Bourget w Paryżu, przygotowują aparaty fotograficzne do pierwszych zdjęć pamiątkowych.

Na łowy przyjechali do Polski brytyjscy myśliwi i po pomyślnych polowaniach w Puszczy Białowieskiej odjechali do Londynu z pięknymi trofeami. Na zdjęciu: Myśliwi przed odlotem polskiego samolotu pozują do tradycyjnego zdjęcia.
Foto: M. Kobrzyński (3)

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 226, telefon 22-40-73. Redaktor odpowiedzialny: mgr Piotr Grudziński. Wkładka do numeru 2 (705) z dn. 20. I. 1965 r. tygodnika „Skrzydlata Polska".